



# **RONDÔNIA**

## **Mutations d'un Territoire fédéral en Amazonie Brésilienne**

Thèse présentée à l'Université Paris I  
pour l'obtention du Doctorat de troisième cycle

**Hervé Théry**  
**CNRS (LA111)**  
**École Normale Supérieure**

Thèse soutenue à l'Université Paris I le 15 Juin 1976  
Jury : Madame Jacqueline Beaujeu-Garnier, président  
Monsieur Pierre Monbeig, rapporteur  
Monsieur Michel Rochefort



# Table des matières

<i>Trente-quatre ans plus tard... (2010)</i> .....	5
<i>Avant-propos (1976)</i> .....	6
<i>Introduction</i> .....	8
<i>Première partie :</i> .....	14
<i>une région ancienne récemment bouleversée</i> .....	14
<i>Le Rondônia ancien</i> .....	15
<b>Reconnaissance et tentatives d'occupation</b> .....	15
Les explorations.....	15
Les chutes du Madeira : projets de franchissement.....	18
Les premières tentatives de construction d'un chemin de fer .....	21
<b>Les premières occupations de l'espace</b> .....	25
Relance des projets : le boom du caoutchouc.....	25
La construction de la ligne Madeira-Mamoré .....	25
L'échec .....	27
<b>L'effondrement de la borracha : une région isolée et déprimée</b> .....	29
L'économie de la borracha .....	29
L'effondrement.....	29
Une région décadente .....	31
<b>Les facteurs de la mutation.</b> .....	31
La création du Territoire.....	31
La ruée vers la cassitérite .....	32
L'ouverture de la route Cuiabá-Porto Velho .....	34
<i>L'ouverture au sud et explosion démographique</i> .....	37
<i>Deuxième partie : un style de développement et ses problèmes</i> .....	40
<i>Les potentialités du milieu naturel</i> .....	41
<b>Un milieu naturel de type amazonien : la végétation</b> .....	41
<b>Un climat de transition aux données impératives</b> .....	42
<b>Des sols mal connus et pauvres</b> .....	47
<b>Un relief et des régions</b> .....	50
1 - La plaine amazonienne.....	50
2 - La vallée du Mamoré-Guaporé.....	51
3 - Le revers nord du plateau brésilien .....	52
4 - Les chapadas.....	55
5 - Les problèmes de circulation.....	55
<b>Immensité et insalubrité</b> .....	58
<i>Les problèmes des hommes</i> .....	60
<b>Les hommes</b> .....	60
Leur nombre .....	60
Leur qualification.....	60

<b>Les administrations .....</b>	<b>62</b>
Les administrations locales.....	62
Les administrations fédérales.....	64
<b>Le problème foncier.....</b>	<b>66</b>
<b><i>Troisième partie : le Rondônia aujourd'hui, les activités .....</i></b>	<b>70</b>
<b><i>L'extractivisme.....</i></b>	<b>71</b>
<b>Extractivisme animal .....</b>	<b>73</b>
<b>Extractivisme végétal.....</b>	<b>73</b>
La noix du Brésil.....	73
Le caoutchouc naturel .....	74
Le bois.....	78
<b>Extractivisme minéral .....</b>	<b>84</b>
L'étain : production internationale et géologie.....	84
La production.....	86
Le contrôle.....	90
<b>L'agriculture .....</b>	<b>93</b>
Caractères généraux.....	93
<b>La colonisation .....</b>	<b>97</b>
La colonisation publique fédérale : l'INCRA .....	98
La colonisation publique : le gouvernement du territoire.....	123
La colonisation privée.....	129
<b>L'élevage .....</b>	<b>132</b>
Raisons techniques.....	132
Raisons financières et juridiques.....	133
<b><i>Quatrième partie : organisation de l'espace .....</i></b>	<b>140</b>
<b><i>Les localisations.....</i></b>	<b>141</b>
<b>Les activités.....</b>	<b>141</b>
<b>Les hommes .....</b>	<b>142</b>
<b>Les points nodaux : villes et routes.....</b>	<b>143</b>
Les routes .....	143
Les villes.....	145
<b>Les régions.....</b>	<b>147</b>
<b>Guajará-Mirim.....</b>	<b>148</b>
La ville.....	148
La région .....	152
<b>Porto Velho: une cité sans région .....</b>	<b>156</b>
La ville .....	156
La région .....	164
<b>Vila de Rondônia: la capitale de la région pionnière.....</b>	<b>166</b>
La ville .....	166
La région .....	177
<b><i>Le Rondônia et le Brésil.....</i></b>	<b>185</b>
<b>Le commerce entre États et l'indépendance économique .....</b>	<b>185</b>
<b>La dépendance du Territoire .....</b>	<b>190</b>

<b><i>Bilan et perspectives .....</i></b>	<b><i>192</i></b>
Extractivisme végétal.....	192
Extractivisme minéral .....	194
Agriculture .....	194
Élevage .....	195
Industrie et services.....	195
<b><i>Routes et déboisement en Amazonie brésilienne : Rondônia 1974-1996 (1996) ....</i></b>	<b><i>200</i></b>
L'état actuel de la déforestation en Amazonie .....	200
Aux origines, le schéma de colonisation de l'INCRA .....	202
L'extension du réseau routier .....	203
<b><i>Que s'est-il passé depuis ? (Postface, 2010) .....</i></b>	<b><i>207</i></b>
Le Rondônia est devenu un État .....	207
La croissance de la population s'est accélérée, puis infléchie .....	207
Le déboisement a continué, puis ralenti .....	210
Les villes ont beaucoup grandi .....	213
L'agriculture s'est diversifiée.....	216
L'extractivisme continue, à la périphérie .....	217
L'élevage est devenu dominant.....	217
Moins de 1 % de l'économie nationale .....	219
<b><i>Annexes (1976) .....</i></b>	<b><i>222</i></b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>222</b>
Générale sur l'Amazonie .....	222
Générale sur le Rondônia .....	222
Histoire de la région .....	222
Géographie physique.....	223
Routes et colonisation .....	223
Villes .....	224
Ethnographie .....	224
Cartographie .....	224
Données numériques .....	224
<b>Index des organismes cités .....</b>	<b>226</b>
<b>Glossaire .....</b>	<b>228</b>
<b><i>Références des illustrations.....</i></b>	<b><i>230</i></b>
Liste des cartes .....	230
Liste des graphiques .....	230
Liste des photographies .....	231
Listes des photographies-exergue .....	232
Liste des tableaux .....	232
Liste des documents .....	233



## Trente-quatre ans plus tard... (2010)

Pourquoi publier aujourd'hui, en 2010, cette thèse soutenue en juin 1976? D'abord parce que plusieurs collègues brésiliens m'ont demandé à y avoir accès, ce que je ne pouvais faire qu'en leur envoyant, par la poste, une photocopie d'un des exemplaires ronéotypés de l'époque, avec son texte dactylographié, ses vilaines cartes en noir et blanc, et sans photographies. Pouvoir disposer aujourd'hui d'un exemplaire électronique, avec un texte numérisé, des cartes (bien meilleures que ce que je savais faire alors) et des photos en couleurs (prises à l'époque) me permettra de répondre un peu mieux à de futures demandes.

Je n'ai pas d'illusions sur leur motivation, ce qui intéresse les collègues n'est pas le modeste mérite d'un travail écrit par un géographe français de 24 ans (qui faisait alors ses premières armes au Brésil, à l'incitation et sous la supervision bienveillante de Pierre Monbeig), mais le témoignage sur un monde disparu, ce Rondônia pionnier du tout début de la ruée pionnière, qui a fait passer sa population d'un peu plus de 100 000 habitants en 1970 à un million et demi en 2007. C'était alors, dans ce Territoire fédéral et sous le régime militaire, l'apogée de la colonisation publique, qui amenait dans la région des flots apparemment inépuisables de migrants venus du Sud du Brésil par la route BR 364. Celle-ci avait été récemment consolidée par le 5<sup>e</sup> BEC, le 5<sup>e</sup> Bataillon du génie, qui en fit un axe majeur de la conquête de l'Amazonie occidentale.

Sous cette pression le « vieux » Rondônia, né au début du XX<sup>e</sup> siècle de la construction du chemin de fer Madeira-Mamoré (une initiative audacieuse liée au *boom* du caoutchouc), subissait un total retournement de son organisation spatiale : au lieu d'être drainé par les fleuves vers l'est, Manaus et Belém, il l'était désormais par la route vers le sud. Aux deux villes nées du chemin de fer, Porto Velho et Guajará-Mirim, s'en ajoutait un chapelet d'autres au long de la BR 364, dont on sentait déjà bien que Vila de Rondônia, plus tard rebaptisée Ji-Paraná, l'emporterait et concurrencerait bientôt la vieille capitale.

Une thèse qui rende compte de la situation du Rondônia de 1974 présente donc, je l'espère, un double intérêt, celui d'un document déjà historique, dans une région où tout va très vite. Mais aussi celui d'un rare exemple d'une géographie presque expérimentale, d'un cas d'école de création de territoires. Le Rondônia de 1974 était un laboratoire où des groupes humains bien identifiés mettaient en place, dans un espace encore à peu près vide, de nouvelles formes d'occupation de l'espace, non sans concurrences et conflits. L'observateur qui se trouvait là au bon moment pouvait en faire son miel, et le transmettre à d'autres : c'est le sens de ce travail, dont je souhaite qu'il soit utile.

Hervé Théry, São Paulo, avril 2010

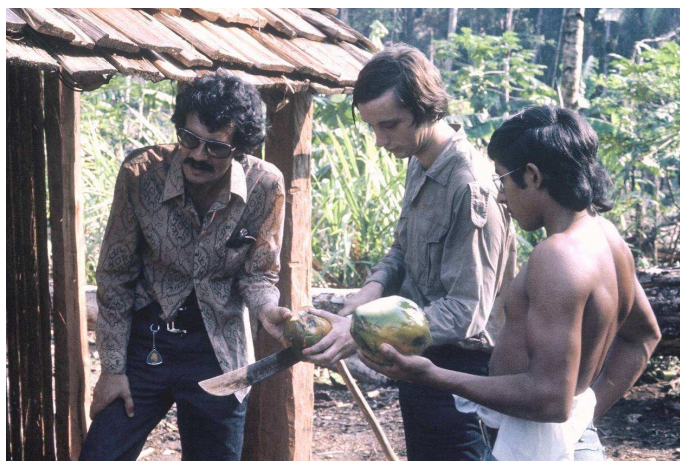


Photo exergue 1 L'auteur sur le terrain, en 1974

## Avant-propos (1976)

Ce travail, présenté comme thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, s'intègre aux travaux du laboratoire associé 111 du CNRS, dirigé par Monsieur Pierre Monbeig, dont le groupe « Amazonie » s'intéresse depuis 1972 aux régions de la périphérie sud de l'Amazonie légale, la plus touchée par les bouleversements introduits par l'ouverture des routes transamazoniennes et la nouvelle mise en valeur de la région Nord du Brésil. Plusieurs autres thèses sont en cours, portant sur le sud du Pará, les routes transamazoniennes, le Maranhão préamazonien et le Nord du Mato Grosso.

Les matériaux de cet ouvrage ont été recueillis au cours d'une mission subventionnée par l'École Normale Supérieure, au titre des missions d'élèves à l'étranger, et par le CNRS (LA 111). Cette mission s'est faite en deux temps : deux mois dans les grandes villes du Sud où sont situés les sièges des organismes dirigeants et où s'élaborent les décisions (Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro), et six mois en Amazonie même, principalement en Rondônia, mais aussi Manaus et Belém : je voudrais remercier ici tous ceux qui m'ont aidé à mener à bien ces recherches.

Je tiens à remercier tout particulièrement Monsieur Pierre Monbeig, Directeur de l'Institut des Hautes Études de l'Amérique Latine et Directeur de recherche au CNRS, sans qui ce travail n'aurait pas été possible, qui m'a aidé de son expérience et de ses conseils, a dirigé mes travaux sur le plan scientifique et a considérablement facilité mon séjour au Brésil en m'introduisant auprès de ses nombreux amis. Au sein du LA 111 m'ont été très utiles les renseignements et les lettres d'introduction de Michel Foucher, de Madame Mansuy et de MM. Michel Rochefort et Celso Furtado. Enfin, un instrument de travail très utile a été le fichier "Amazonie" réalisé par Mademoiselle Hélène Le Doaré.

Ce type de travail n'est possible qu'avec l'appui de nombreux organismes et de nombreuses personnes que je voudrais remercier ici, en regrettant de ne pouvoir mentionner tous ceux qui m'ont aidé. Je citerai les principaux responsables, dans l'ordre chronologique de mon séjour. Et je prie de m'excuser ceux que j'aurais omis, bien involontairement, de remercier ici.

### **Ambassade de France au Brésil**

Monsieur Paul Fouchet, Ambassadeur.  
Monsieur Maurice de Vincelles, attaché de coopération culturelle et technique.

### **Brasília**

Ministère de l'Intérieur  
SUDECO  
Assistance aux Territoires  
INCRA

Professora Catarina Vergolina Dias.  
Monsieur Osandry Teixeira.  
Monsieur Eduardo Veloso.  
Monsieur George Cavalcante

### **Rio de Janeiro**

IBGE

Professores Lyzia et Nilo Bernardes  
Professora Marília Veloso Galvão, coordinatrice des groupes de travail  
Professor Aluisio Capdeville Duarte, coordinateur du groupe Rondônia.  
Professor Orlando Valverde  
Professora Myriam Mesquita  
Madame Marta Gonçalves  
Madame Isa Adonies

Archives de l'Itamaraty

### **São Paulo**

USP

Professor Aziz N'ab Saber



Messieurs	Professor José de AraujoFilho Professor Carlos Augusto Figueiredo Monteiro Alberto Tamer Luis Suplicy Hafers Madame Nice Lecoq Müller
<b>Belém</b>	
Université du Pará	Professor Antônio Viseu Costa Lima.
<b>Porto Velho</b>	
Gouvernement du Territoire	Colonel Theodorico Gahyva, ex-gouverneur du Territoire Fédéral de Rondônia. Dr. Severino de Melo Araújo, ex-secrétaire général du gouvernement. Colonel Marques Henriques Gouverneur du Territoire Fédéral de Rondônia. Dr. Roberto Borborema de Souza Secrétaire général du gouvernement.
INCRA	Monsieur Silvio Gonçalves Faria, Executor do projeto fundiário de Rondônia Monsieur Reinaldo Galvão Modesto, coordenador dos PICs Rondônia. Adhemar da Costa Salles Pic OP Justino Lispo de AraL'ijo Piv SG Francisco Reginaldo Joca - Pic GP. Francisco Camargo Netto, Directeur. Elmo Zibetti , sous-directeur. Colonel Athos Cesar Baptiste Teixeira. Major Jardim. Colonel Godoy. Monsieur Nelson von Bathen Monsieur Valladares Monsieur Eric Champeux de la Boulaye. Monsieur Julio Alberto Crema.
Campus avançado da UFRGS	
5 ° BEC	
CFAR	
Mine Jacundá	
Mine Brumadinho	
Mine Mibrasa	
Scieries:Madeireira Sto.Angelo	
Sociétés:Itaporonga SA, Rondex SA, Gainsa, Calama SA, Rondobor SA.	
<b>Guajara-Mirim</b>	Monsieur Paulo Saldanha, Prefeito. Monsieur Marcos Cunha Lima Maciel.
<b>Vila de Rondônia</b>	
Délégation de la Prefeitura	Monsieur Clóvis da Silva
Monsieur Luis Valder Sanchotene Pinto	
Monsieur Dionísio Xavier da Silva.	

M'ont également aidé, et je les en remercie, les fonctionnaires du DNPM, de la SUFRAMA, de la Junta Comercial de Rondônia, de la SUCAM, de la Prefeitura de Porto Velho, de la SUDAM, de l'IPEAN, de l'ACAR, du projet .

Enfin, je tiens à remercier ceux qui ont bien voulu m'aider à la réalisation matérielle de ce travail : Mademoiselle Michèle Costiou, Monsieur Eduardo de Oliveira Leite., Mademoiselle Coinne et Monsieur Raymond Théry.

# Introduction

Voici une étude de géographie régionale du Territoire fédéral de Rondônia, en Amazonie brésilienne. Un tel travail, traditionnel, de monographie peut surprendre, mais s'explique par plusieurs raisons. Le Rondônia est - presque - une de ces régions qu'évoque Lucien Febvre :

*« Des contrées entières, d'énormes territoires continuent d'échapper à la prise de nos instruments de connaissance scientifique : pays sans laboratoires, sans stations météorologiques, sans voies d'accès facile, sans carte, et que commence à peine de recouvrir un mince réseau lacunaire de reconnaissances scientifiques et d'explorations ».*

Avec une bibliographie pauvre en portugais, inexistante en français, des statistiques rares et peu sûres, le Rondônia relève encore du domaine d'une première étude, où toute information est bonne à donner. C'est vrai même au Brésil, où le Territoire fait figure de terre lointaine, faisant à peine partie du pays, et en tout cas fort mal connue, *a fortiori* en France, où son nom même est une énigme. C'est sans doute là un cas-limite, un des derniers endroits du monde qui justifient ce type d'étude, individuelle et presque exploratoire. Mais la situation change, et alors que la région passe maintenant d'un bond dans le champ de l'économie moderne, il est urgent de l'étudier et l'IBGE<sup>1</sup> a tenu le même raisonnement en dressant le premier *Atlas de Rondônia*).

En outre, le Territoire vaut la peine qu'on en fasse l'étude : 243 044 kilomètres carrés, à peu près de la moitié de la superficie de la France, voilà une belle portion d'espace à étudier et à incorporer au domaine reconnu par les géographes. Et d'un espace fort intéressant puisqu'il s'agit d'une des unités constitutives de l'Amazonie, mal connue et de surcroît en cours de modification rapide par l'action humaine. Voilà qui suffirait à justifier une étude, mais il y a plus intéressant encore : ces terres bibliographiquement vierges ont longtemps été aussi vides d'hommes et les rares établissements humains s'y inscrivent nettement en vagues successives, sans ces phénomènes de surimpression, de palimpseste qui rendent difficiles à lire tous les paysages de notre vieux monde. Dans un milieu naturel que l'on peut encore voir à l'état originel, certains types d'occupation, en petit nombre, ont imprimé leur marque par des organisations de l'espace simples et bien caractérisées, aisément reconnaissables. Nous avons donc devant nous un « cas d'école », la rencontre d'un milieu naturel et d'une culture, dont procède un paysage que l'on peut saisir à l'état naissant et sans aucune de ces aberrations dues à la préexistence d'autres phases puisque nous avons ici affaire à la *tabula rasa* qui n'est d'habitude qu'une reconstruction de l'esprit. Un tel cas est assez rare pour qu'on s'y attarde. Et ces empreintes sont d'autant plus nettes que ces phases, peu nombreuses, se sont inscrites dans des zones différentes de cet espace, la plus récente ne recouvrant pratiquement pas les plus anciennes, si bien que nous trouvons juxtaposées dans l'espace des organisations qui se sont succédé dans le temps, à un moment où la plus nouvelle n'a encore que très partiellement conquis la plus ancienne. Il n'est donc même pas nécessaire de faire un travail d'archéologie pour reconstituer l'ancien Rondônia, conservé à côté du nouveau, par ce qui nous semble une faveur spéciale, mais que nous devons à l'inversion des flux humains et économiques : à un Rondônia extractiviste, fluvial et tourné vers Manaus succède et se juxtapose un Rondônia agro-minier, routier et tourné vers São Paulo.

Outre l'intérêt d'être une terre géographiquement vierge, le Rondônia présente donc celui, d'un beau cas de géographie historique, la comparaison possible entre l'Amazonie ancienne et ses avatars les plus récents, tout particulièrement intéressants, et auxquels nous nous attacherons plus longuement.

---

<sup>1</sup> Institut Brésilien de Géographie et Statistiques



Carte 1 Localisation du Rondônia



Région digne d'étude, le Territoire fédéral constitue-t-il pour autant un cadre valable pour une étude géographique? Il est vrai que les frontières qui l'enserrent sont pour la plupart tracées hâtivement sur la carte et le plus souvent théoriques, simples lignes idéales coupant un milieu homogène de forêt dense. On peut observer que ces lignes passent surtout dans des déserts humains qui en font des frontières « creuses » où le vide joue un rôle de séparation aussi efficace qu'un fleuve ou une barrière montagneuse. Au nord, la grande forêt, de la plaine sédimentaire amazonienne. Huit cents kilomètres séparent Porto Velho de Manaus, avec seulement entre elles la petite ville de Humaitá et un axe de peuplement diffus le long du Madeira. À l'Ouest, le grand vide de la forêt où la frontière Rondônia-Mato Grosso a peu de sens. Au Sud, la Chapada dos Parecis coupe le seul axe de peuplement, la route Cuiabá-Porto Velho d'un vide de plus de cent kilomètres. Les camions qui cassent un ressort ou tombent en panne d'essence ne trouvent pas un habitant pour les aider sur ces plateaux désolés de grès et de sables couverts par le *cerrado*, une sorte de savane arborée.

Enfin, à l'ouest, le Guaporé-Mamoré est une frontière ancienne longtemps disputée à la Bolivie, pays de langue différente, de développement très limité et au demeurant très peu peuplée dans cette zone. Le Rondônia constitue donc une zone de peuplement entourée de vides à peu près absolus, coupée seulement par les axes de circulation (encore que le principal

d'entre eux montre un hiatus marqué dans sa partie la plus densément peuplée, précisément là où commence le Territoire). Mais cette originalité par différence n'est elle-même qu'un résultat du processus historique de constitution du Territoire, qui en fait réellement un cas à part en Amazonie.

Parcouru par les *bandeiras*<sup>2</sup> paulistes dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, le cours du Guaporé-Mamoré-Madeira est la zone la plus anciennement occupée, et marque dès le début de l'époque coloniale les frontières avancées du Brésil, très à l'Ouest du méridien de Tordesillas. Après les reconnaissances des explorateurs, les nécessités du commerce – principalement pour les mines d'or du Mato Grosso – amènent affronter le principal obstacle au peuplement, les chutes du Madeira. Mais les difficultés de circulation et les fièvres finirent par l'emporter, le Madeira resta à peu près désert en aval des chutes, alors que le cours supérieur constituait une zone de peuplement diffus, mais qui représentait une unité humaine d'une certaine importance, par le simple fait d'exister sur cette ligne avancée. Il connut une histoire mouvementée de luttes des Portugais contre les « réductions » indiennes des Jésuites espagnols, qui culmina avec la construction du fort Principe de Beira.

L'obstacle des chutes, après de nombreuses péripéties, ne sera vaincu que par la construction du chemin de fer Madeira-Mamoré, épopée qui fonde définitivement le futur Territoire de Guaporé, puis de Rondônia, et lui donne ses deux villes, Porto Velho et Guajará-Mirim, aux deux extrémités de la ligne qui prolonge l'axe de peuplement ancien et le relie désormais à celui du Madeira inférieur. C'est enfin la constitution du Territoire en 1943, décidée pour développer cette région déprimée et frontalière. Le décret-loi regroupe, autour de cette unique zone peuplée, des terres prises au Nord du Mato Grosso et au Sud de l'Amazonas en lui adjoignant une énorme portion d'espace peuplée seulement d'Indiens et traversée de part en part par la *picada* du Maréchal Rondon qui y avait tiré les fils du télégraphe Cuiabá-Porto Velho. Cette décision politico-administrative a donc eu pour conséquence de créer une unité rondonienne, en associant ces espaces au Rondônia historique : le statut de Territoire – tout spécialement par le biais du statut de la terre – distingue radicalement la région de ses voisines, les États de Mato Grosso, Amazonas et Acre : le simple passage de la ligne frontière change les règlements, les problèmes et – pour qui sait voir – les paysages, quand l'homme y est présent.

Une histoire longue – à l'échelle brésilienne – a constitué une originalité du Rondônia et justifié la création du Territoire, lui-même devenu facteur de différenciation, cette fois aisément discernable puisqu'exactement moulée sur les limites politiques, qu'un simple trait permet de tracer. Et les événements des dernières années (depuis 1970) ont eu pour effet de révéler, comme l'acide sur la plaque du graveur, les potentialités encore inexploitées de cette unité, et d'en faire ressortir encore les originalités, dans un « style » de développement rondonien, que bien des facteurs distinguent du développement amazonien auquel il participe.

Utiliser ce cadre politique comme limite de l'étude revient implicitement à privilégier l'histoire, ce qui peut paraître paradoxal pour une région aussi « neuve » et aussi peu peuplée. Or c'est précisément parce qu'il y avait peu d'hommes que les conditions naturelles et les potentialités agricoles ont peu joué, et l'explication historique l'emporte donc au départ sur la géographie. Nous serons donc amenés à exposer les différentes phases de l'occupation du Rondônia, en dégagant pour chaque période les éléments qui marquent aujourd'hui encore la vie du Territoire.

Ce tableau brossé, nous pourrions étudier les mutations actuelles du Rondônia, qui lui font dans le cadre général du développement de l'Amazonie une place un peu particulière. Nous devons nous demander si le milieu naturel oriente les processus par des contraintes ou des potentialités spéciales. Il faudra aussi savoir comment les hommes qui peuplent cet

---

<sup>2</sup> Pour la traduction et l'explication des mots brésiliens utilisés dans le texte, voir le glossaire final



espace, par leur nombre, leur qualification et leur organisation peuvent aménager leurs rapports à ces espaces nouveaux.

C'est seulement au terme de ce détour que nous pourrions aborder la partie qu'un profane considérerait comme la seule partie « géographique », c'est à dire la description de la situation actuelle, le point atteint dans les mutations en cours. Pour cela, nous nous attacherons d'abord aux activités, anciennes et nouvelles, pour les caractériser, en faire un bilan provisoire. Les décrivant, les localisant, nous serons amenés à constater que leur répartition détermine une certaine organisation de l'espace que marque nettement la répartition de la population, et où ressortent tout spécialement les villes : c'est autour d'elles que nous pourrions dégager des régions, dont chacune a sa dynamique propre. Enfin, nous aurons à examiner les relations du Rondônia avec le reste du Brésil, les flux qui conditionnent eux aussi l'organisation interne.

Par cette étude nous espérons apporter une information sur cette région mal connue, susceptible d'être incorporée aux études en cours dans d'autres régions d'Amazonie. Peut-être pourra-t-on aussi en tirer quelques éléments qui permettront de mieux mesurer l'impact des décisions politiques sur l'organisation de l'espace. Pour cela, on pourra établir des comparaisons entre les processus en cours en Rondônia et en Mato Grosso, de l'autre côté de la chapada des Parecis, ou encore en Amazonas et dans le Pará, sur la route Transamazonienne. Il se dégage en effet une originalité du Rondônia dont-on pourra, en traçant quelques perspectives, se demander si elle ne sera pas peu à peu réduite par le développement de toute l'Amazonie : les directions choisies par le nouveau gouvernement brésilien, le changement des équipes dirigeantes et les projets, encore vagues, de modification du statut territorial, semblent, annoncer ce « retour à la normale ». Même si cela était, il vaut la peine de faire la « photographie » du Rondônia au moment où il bascule d'un siècle dans l'autre et où les deux époques cohabitent, avant que le dynamisme « pionnier » ait fait disparaître toute trace de l'époque de la cueillette. On aurait ainsi un « instantané » d'un de ces moments où est remise en question l'organisation de toute une région, donc la vie de ses habitants, leurs habitudes, parfois même leur bonheur ou leur survie : étudier « l'organisation de l'espace » ne doit pas nous faire oublier qu'il s'agit avant pour nous d'observer la vie des hommes, et leurs rapports avec les milieux où ils ont choisi de vivre.

Pour cette étude, quels sont les instruments dont on dispose ? Dans cette contrée, le géographe se trouve presque ramené aux temps héroïques de la géographie. Pas de livre d'un prestigieux aîné pour l'épauler, et à vrai dire pas de livre du tout : quelques articles anciens qui tiennent plus de l'inventaire rapide que de l'étude géographique. Les sciences voisines ne peuvent guère nous aider, les historiens, géologues, *a fortiori* sociologues ou économistes n'ayant jamais eu l'idée, ni la possibilité de s'intéresser à cette région perdue, et qui s'est ouverte trop récemment pour attirer leur attention : il faut donc, s'adaptant au style régional, faire soi-même et bien modestement, œuvre de pionnier.

Quelles sont les sources disponibles ? On peut trouver des chiffres, mais ils présentent deux graves inconvénients. Celui d'être partiels, dispersés, incomplets. Il existe certes un annuaire statistique du Rondônia, souvent utile, mais fait d'une collation brute de chiffres qui donnent l'impression d'être arrivés par hasard à la division de géographie et statistique du gouvernement de Rondônia. Que tirer de cette mosaïque, où n'apparaissent que rarement des chiffres portant sur l'ensemble du Territoire ? Quand les données existent, on tombe dans l'autre travers : les chiffres sont très probablement faux. L'immensité de la zone à couvrir, la faiblesse de l'appareil statistique et même administratif font qu'il est impossible de prendre contact avec toutes les situations, *a fortiori* de les mesurer exactement. Certes, on se voit fournir de magnifiques tableaux de chiffres, avec des décimales au besoin, des cartes détaillées, qui font impression. L'IBGE a envoyé sur le terrain, pendant un mois, une cohorte de géographes et celle-ci a recueilli comme nous tous les chiffres disponibles – ce sont les

marnes – et va en faire un atlas : utilisant ces chiffres, travaillant à des échelles qui vont de 5 000 000° au à 000 000°, avec des symboles un peu voyants, on peut faire un atlas complet qui flatte l'œil, avec d'impressionnantes planches spécialisées. Nous ne suivrons pas cette voie : d'abord parce qu'il est inutile de refaire ce travail, fort bien fait, dans les conditions qui leur étaient faites, par des gens très compétents. Ensuite parce qu'il nous semble prématuré de faire un atlas alors que la base cartographique est incertaine et l'appareil statistique des plus douteux, si bien qu'on arrive à donner du Rondônia, sans le vouloir, une idée assez fallacieuse. Nous ne donnerons donc des chiffres que tirés de sources sérieuses – mais alors ils seront partiels (dans le cadre d'un projet de l'INCRA, population recensée par le service d'éradication de la malaria) – ou des chiffres généraux, sous toute réserve, afin de donner tout de même un ordre de grandeur.

Travaillant sur ces chiffres et surtout par enquête directe auprès des organismes locaux ou nationaux opérant en Rondônia, nous avons pu élaborer une étude de type traditionnel ou le travail de terrain a eu une part prépondérante. On sait combien cette méthode est maintenant contestée, mais que l'on nous permette quelque réflexion : on veut au Brésil que la seule méthode valable soit celle de la géographie moderne quantifiée. Mais on n'a même pas encore une base cartographique solide, fournie par cet instrument extraordinaire qu'est le projet Radam<sup>3</sup> (son programme ne couvre que la moitié du Rondônia, et la parution en est sans cesse remise). On a encore moins de chiffres valables sur lesquels travailler. Or le meilleur modèle, le meilleur programme, alimenté en chiffres peu sûrs, ne donnera jamais que des résultats qui n'auront que l'apparence du sérieux. Mieux vaut reconnaître humblement les limites de la science et se résoudre, en attendant que les matériaux existent pour chiffrer les impressions empiriques, à livrer une première synthèse, provisoire et limitée, mais qui a du moins l'avantage d'être globale.

En outre, contrairement à certains géographes brésiliens, selon lesquels dans ces espaces immenses on ne peut travailler qu'à des échelles très petites, nous croyons qu'il faut se pencher sur les différences locales, sous peine de ne livrer aux planificateurs que des données inutilisables, qui manquent leur but puisqu'elles infèrent des décisions inapplicables, parce qu'inadaptées. La réalité d'une région aussi vivante et mouvante que le Rondônia ne pouvait être saisie qu'au contact des hommes, acteurs du développement, mais plus encore soumis pour le meilleur et pour le pire à des décisions prises en dehors et très loin d'eux. Dans ce cas précis la démarche du géographe n'est-elle pas la plus adaptée?

---

<sup>3</sup> Voir l'article de M.Foucher, *Problèmes d'Amérique Latine* n° XXXIII, La Documentation Française





## **Première partie : une région ancienne récemment bouleversée**



**Photo exergue 2 Locomotives de l'EFMM abandonnée à Santo Antônio**  
(photo Hervé Théry 1974)



## Le Rondônia ancien



**Photo exergue 3 Porte du Forte Principe da Beira**

(photo Hervé Théry 1974)

Si le Rondônia tient de son histoire son originalité et même son existence en tant qu'unité politique, c'est que la région possède à l'échelle amazonienne, un passé déjà riche, puisque dès le XVII<sup>e</sup> siècle la région est parcourue et reconnue par les Portugais, sortant ainsi de sa préhistoire indienne. Elle connaîtra, avant que des facteurs successifs n'apportent de profondes mutations, deux phases principales, celle des reconnaissances et des premières implantations, jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, puis celle de l'installation définitive, avec la construction du chemin de fer Madeira-Mamoré et le boom du caoutchouc.

Au cours de ces deux phases, les hommes s'installent solidement au long des principaux fleuves, mais l'effondrement des cours du caoutchouc naturel laisse la région déprimée et isolée.

### **Reconnaissance et tentatives d'occupation**

#### *Les explorations*

Le premier événement connu de l'Histoire de la région est l'expédition d'Antônio Raposo Tavares, en 1650, partie de São Paulo en 1647 par les cours du Tietê, du Paraná, du rio Pardo, elle atteint le fleuve Paraguay, aux frontières actuelles de la Bolivie. Là, elle fit une incursion dans les domaines de la Couronne espagnole, jusqu'aux mines de Potosi, sur les hauts plateaux des Andes. Puis, par les fleuves Paraguay, Jaurú et Guaporé, la *bandeira* atteint les mines d'or du Mato Grosso, se heurta aux Indiens Parecis, descendit Guaporé, Mamoré et Madeira.

Ce fleuve était connu sous ce nom de « bois », à cause de troncs qu'il charrie, depuis l'expédition de Pedro Teixeira, qui avait remonté en 1673 l'Amazone et ses affluents jusqu'à Quito. Le père Cristobal de Cunha, qui relate le voyage, nomme déjà ainsi l'affluent de rive

droite appelé Caiari par les Indiens. Après avoir passé à grand-peine de nombreuses chutes et de nombreux rapides, les *bandeirantes* rejoignirent l'Amazone et Belém, terminant ainsi un voyage étonnant sur les frontières avancées du domaine portugais et reliant, très loin vers l'Ouest, les bassins du Paraguay-Paraná à celui de l'Amazone.

Dans le même temps les Jésuites, poussés surtout par le désir de civiliser et de catéchiser les Indiens, remontaient le Madeira depuis l'Amazone, y installaient cinq *aldeias* (village indien) dont celui d'Humaitá, et poussaient jusqu'aux chutes, sans les franchir. Dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle les cours des fleuves principaux du futur Territoire sont donc reconnus, alors que bien des régions du Brésil actuellement développé sont encore totalement inconnues. D'autres missions d'exploration suivront au XVIII<sup>e</sup> siècle.

En 1722 Francisco de Melo Palheta part de Belém et remonte Amazone et Madeira. Il laisse un récit écrit qui contient la première description des chutes du Madeira, qu'il met 45 jours à franchir. Un religieux qui l'accompagne fonde près de la première chute, Santo Antônio, une mission que ses supérieurs, la jugeant trop isolée, lui font abandonner. Cette mission sera restaurée de 1730 à 1740, mais elle devra être abandonnée de nouveau, à cause de la grande insalubrité de la région.

En 1742, Felix de Lima descend le fleuve, des mines du Mato Grosso à Belém. Une fois arrivé dans cette ville, il est arrêté et envoyé en prison à Lisbonne, où il mourra, pour avoir navigué dans une région interdite à la navigation sans permission royale (l'interdit ne fut levé qu'en 1752). En 1749 une commission dirigée par Luiz Fagundes Machado est envoyée pour reconnaître en détail le fleuve, depuis Belém jusqu'au Mato Grosso, devenu en 1748 une capitainerie détachée de São Paulo. L'expédition reconnaît le cours inférieur du Machado et du Jamari. Elle est également chargée de reconnaître les établissements des Jésuites espagnols et les positions portugaises, afin de préparer le traité de délimitation (traité de Madrid de 1750). Attaquée par les Indiens, décimée par les fièvres, la *bandeira* a besoin de 53 jours pour passer les chutes.

Dès lors, le parcours est bien connu. Après 1752 il est ouvert à la navigation et diverses expéditions montent et descendent le fleuve, mais toutes paient un très lourd tribut aux fièvres et aux attaques indiennes. Elles passent entre quarante et soixante jours à franchir les chutes, déchargeant les bateaux, les tirant par des *picadas*, pistes taillées dans la forêt pour contourner les chutes, un travail très pénible sous ce climat chaud et humide, dans une grande insalubrité.

Pourtant, malgré ces dangers, des établissements humains tentent de se fixer : il faut assurer l'écoulement de l'or du Guaporé jusqu'à Manaus, où il est échangé contre l'argent de Quito. Et, surtout, il s'agit d'affirmer la présence portugaise face aux Espagnols. De ce point de vue ces derniers ont pris de l'avance, et sont efficacement représentés par les Jésuites, qui regroupent les Indiens en villages souvent fortifiés, et en font, avec des rudiments d'espagnol et de religion, des défenseurs de la Couronne, mais ont à se défendre contre les attaques des chasseurs d'esclaves qui parcourent régulièrement le fleuve.

En 1752 une nouvelle commission chargée de délimiter les domaines espagnols et portugais dénombre pour les seuls Espagnols 16 missions dont la plus forte regroupe 3 000 indiens, et dont certaines sont établies sur la rive droite du Mamoré. La commission de frontière les renvoie sur la rive gauche, ce à quoi les Portugais les contraignent militairement. Puis, réagissant, ceux-ci envoient à leur tour les Jésuites sur les rives du Guaporé et du Mamoré, à partir de leurs missions du Madeira. Peu après, la navigation ayant été autorisée en 1752, des missions sont fondées, les Portugais tentant parfois, à leur tour, d'empiéter sur la rive espagnole mais sans succès durable.

Mais l'effort portugais connaît en 1758 un coup d'arrêt brutal avec la décision du Marquis de Pombal d'expulser les Jésuites du royaume. Son frère, Francisco Xavier de



Mendoza Furtado, fait appliquer avec rigueur ce décret en Amazonie et fait pression sur le gouverneur du Mato Grosso pour qu'elle y soit également suivie d'effet. Ce n'est que lentement, et avec moins de succès, que Carmélites et Salésiens remplaceront les Jésuites, dont la société patriarcale, théocratique, mais finalement plus douce aux Indiens que les attaques des *bandeirantes*, n'a pas connu ici le développement qu'elle a pris au Paraguay.

Photo 1 Les rapides du Madeira



Photo Hervé Théry, 1974

La lutte continuera ensuite, confuse, marquée par des visites de commissions de démarcation, des traités entre lesquels chaque partie essaie d'accroître son domaine. À la longue pourtant le principe de la frontière marquée par le Guaporé, le Mamoré et le rio Abunã finit par s'imposer, avec des rectifications de détail. Cette frontière lointaine, très théorique, entre des domaines vides, finit par se stabiliser après des luttes qui en font une des plus contestées du Brésil. On peut résumer rapidement cette longue querelle : en 1761 le traité *El Pardo* rectifie celui de Madrid de 1750. Les Espagnols ayant évacué leur mission de Santa Rosa (rive droite), les Portugais y construisirent le fortin de Conceição en 1763. Cette construction déclencha une guerre acharnée de quatorze ans, que conclut le traité de Santo Ildefonso de-1777. En 1780, à quelques kilomètres du fortin de Conceição est construit le Real Forte de Principe de Beira, imposante construction de pierre inspirée des techniques de Vauban, adossée au vide de la forêt et face à la forêt vide, à des semaines ou des mois de navigation de toute ville espagnole ou portugaise.

En 1780 deux commissions sont envoyées et dressent des cartes. En 1788 seuls les Portugais en font. En 1794 deux commissions refont toute la cartographie, avec une très grande précision. Au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>4</sup> une mission échoue en 1852 mais la guerre du Paraguay amène à signer le 27 mars 1867 le *Tratado de Amizades, Limites, Comercio e Extradicação*. En 1878 une commission commune installe des bornes sur le terrain, que déplacent les commissions envoyées après le traité de Petrópolis, en 1903. C'est finalement le traité de Roboré, en 1958 qui fixe l'actuelle frontière.

Le souci de délimiter des pays rivaux amène ainsi à bien connaître la frange la plus extérieure de la région (on dispose ainsi de cartes anciennes du cours des fleuves), alors que l'intérieur reste totalement inexploré. Et le souci de garder cette frontière jalonne les rives du Guaporé et du Mamoré d'établissements d'aspect précaire, mais pourtant durables. Pourtant un obstacle très sérieux empêchait le peuplement continu de l'axe Guaporé-Mamoré-Madeira, et les relations Mato Grosso-Belém. Les vingt chutes du Madeira-Mamoré (carte n° 2) qui imposaient de terribles sacrifices à toutes les expéditions qui devaient les contourner.

### *Les chutes du Madeira : projets de franchissement*

Les tentatives faites pour y installer un peuplement permanent avaient régulièrement échoué : les *aldeias* des Jésuites près de la cachoeira Santo Antônio durent être abandonnées, et un poste militaire installé au moment de la guerre du Paraguay connut le même sort. De plus en plus l'idée fit son chemin de tenter plutôt d'en organiser le franchissement, avec un minimum d'habitants permanents. Le premier plan date de 1790 : le gouverneur du Pará, Francisco de Souza Coutinho, envisagea de créer une ligne régulière de Belém au Mato Grosso : de Belém à la première chute et de la dernière chute à Vila Bela do Mato Grosso, des bateaux de 30 tonnes assureraient le trafic. Au près de chaque chute serait installé un poste pourvu de chariots et de chevaux, qui feraient passer les marchandises d'un bief à l'autre, où des canots les transporteraient. Ce plan ne fut jamais complètement appliqué, mais des garnisons furent installées aux points les plus difficiles pour aider au franchissement, fournir vivres et médicaments, et repousser les Indiens. Elles furent retirées dès 1822, au moment de l'indépendance du Brésil.

---

<sup>4</sup> Ce sont alors le Brésil et la Bolivie, indépendants depuis 1822 et 1825, qui sont en présence



Photo 2 Le fort Principe da Beira



Photo Hervé Théry 1974 et [www.pakaas.net/rondonia.htm](http://www.pakaas.net/rondonia.htm) (photo aérienne)

Carte 2 Les chutes du Madeira



Il faut ensuite attendre l'apparition de la navigation à vapeur pour que les conditions techniques changent, et en 1825 un fait nouveau relance l'intérêt porté à l'axe du Madeira : la Bolivie devenue indépendante cherche à raccourcir les distances qui la séparent de l'Europe et des États-Unis. Pour éviter le détour par le Cap Horn, qui coûte 6 mois de navigation, la voie de l'Amazone serait fort intéressante, mais il faut pour cela vaincre l'obstacle des chutes.

Divers projets sont proposés au milieu du siècle : l'ingénieur bolivien José Augusto Palacios souligne l'intérêt de cette voie. Deux officiers de la Marine américaine, Lewis Herndon et Lardner Gibbon, après un voyage fait sur place en 1852, proposent de construire une route, qui réduirait le trajet La Paz-Baltimore de 180 à 59 jours. Mais ce projet, repris par le ministre des U.S.A. au Pérou, McClay, comporte également l'internationalisation de la voie d'eau, ce qui provoque une levée de boucliers au Brésil. Notons que c'est ici l'une des premières interventions nord-américaines en Amazonie, et déjà sous le prétexte d'« internationalisation ». Ce ne sera pas la dernière puisque ce thème est encore, de temps à autre, évoqué par la presse des États-Unis. L'opinion publique brésilienne réagit toujours



vivement à ces menaces contre la souveraineté nationale et l'intégrité territoriale. Un explorateur français, Ernest Grandidier, étudie également la région en 1888<sup>5</sup>.

Le premier projet d'un chemin de fer fut présenté par le général bolivien Quentin Quevedo en 1861. Sur place l'ingénieur brésilien João Martins da Silva Coutinho fait un rapport au gouverneur de L'Amazonas. Le gouvernement brésilien pourtant ne s'intéresse réellement au projet qu'avec la guerre du Paraguay : c'est qu'il est soucieux de donner au Mato Grosso une issue autre que le rio Paraguay, de faire passer par le Brésil les exportations boliviennes (malgré les très difficiles conditions de navigation passaient déjà en 1864 120 000 dollars US de marchandises, sucre, viande séchée, cuirs, bétail sur pied. Le traité de 1867 avec la Bolivie prévoyait de travailler à l'amélioration de cette voie, et le 10 août 1867 sont désignés les ingénieurs José et Francisco Keller, charges de présenter un projet détaillé. Après deux ans d'études de terrain et de cabinet les deux ingénieurs présentent plusieurs options : un système de plans inclinés pour le passage des bateaux sur rouleaux ( 900 000 \$), des canaux (21 000 000 \$) ou un chemin de fer (8 500 000 \$). À cette époque 60 à 70 navires franchissaient chaque année les chutes, échangeant des produits boliviens contre des objets manufacturés nord-américains ou européens (y compris des pianos).

En 1867 également, le Général Quentin Quevedo rencontra au Mexique le président Juarez, qui lui recommandait de s'adresser à un colonel américain délégué à ses côtés par le général Grant dans la lutte contre Maximilien, le colonel George Earl Church : avec l'entrée en scène de celui-ci le chemin de fer passe des projets aux réalisations.

### *Les premières tentatives de construction d'un chemin de fer*

En Bolivie, le colonel Church obtient le 27 août 1868 la concession d'une compagnie de navigation, avec la construction d'un canal, dénommé *National Bolivian Navigation Company*. Ne trouvant ni aux États-Unis ni en Europe les crédits pour ce projet, il fait, transformer en 1869, son projet en concession ferroviaire, doublée en 1870 d'une autorisation brésilienne. La nouvelle société, la *Madeira and Mamoré Railway* obtient alors de la banque anglaise Erlanger & Co. qu'elle lance l'emprunt, mais celle-ci lui impose alors la *Public Works Company*, et exige que le gouvernement bolivien garantisse les traités. Les ingénieurs de la *Public Works*, après un examen rapide du terrain donnent leur accord et le contrat est signé, l'emprunt lancé, le premier coup de pioche donné symboliquement.

Le 6 juillet 1872 un vapeur et dix péniches débarquent à Santo Antonio 25 ingénieurs de la *Public Works* : ils n'y trouvent dans la forêt qu'un petit détachement militaire envoyé par le gouvernement brésilien. Très vite les maladies commencent à attaquer la petite équipe, on constate que la longueur sera double et les travaux de remblai quatre fois plus importants que prévu. En dix mois, pas un mètre de rail n'est posé et le 9 juillet 1873 la *Public Works* décide de rompre le contrat et d'attaquer en justice le colonel Church : « même en disposant de tout l'argent du monde et de la moitié de sa population, il serait impossible de construire, ce chemin de fer », dit le rapport de la société. Une panique boursière s'ensuit en 1873 et des spéculateurs achètent les actions à vil prix, attendant la liquidation. La *Public Works Company*, après avoir terminé les relevés quitte Santo Antônio sans envoyer les plans au gouvernement brésilien, et laisse sur place un unique exemplaire, confié à la garde d'un commerçant

Church signe alors un contrat avec la compagnie Dorsay & Caldwell, qui construit quelques kilomètres avec le matériel abandonné par la *Public Works*, avant de renoncer à son tour. Le gouvernement bolivien lance alors un emprunt, et peut indemniser la *Public Works*. Une autre compagnie anglaise ayant elle aussi, renoncé, Church, prospecte les États-Unis. Il

---

<sup>5</sup> Tous ces rapports sont déposés aux archives historiques de l'Itamaraty, le ministère brésilien des Affaires étrangères, ainsi que toutes les cartes anciennes de la région.

réussit à intéresser une banque, soucieuse de vendre l'acier d'une de ses compagnies, et la met en contact avec la firme P & T Collins, avec laquelle il signe un contrat le 25 octobre 1977, grâce à l'emprunt lancé par la compagnie Collins elle-même.

**Photo 3 Commission d'inspection et travailleurs sur la ligne de chemin de fer Madeira-Mamoré**



Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo/fotógrafo Dana Merrill/reprodução de Helio Nobre,  
<http://www.revistabrasileiros.com.br/imagens/2811/em/textos/492/#content> et  
<http://www.revistabrasileiros.com.br/imagens/2808/em/textos/492/#content>



Photo 4 Locomotive « Coronel Church »



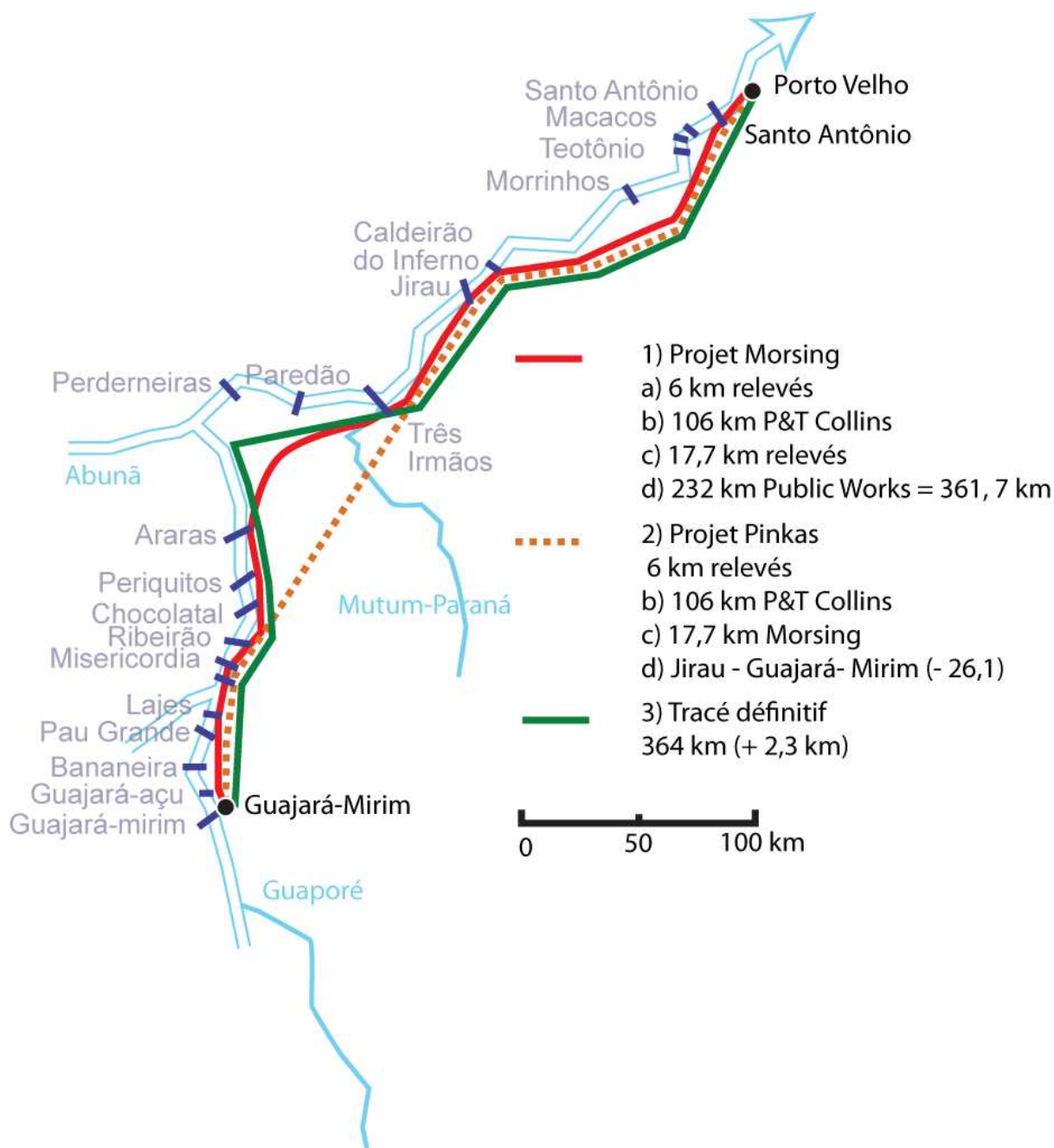
Conservée au musée qui occupe aujourd'hui les anciens ateliers de l'EFMM, cette locomotive témoigne de la première tentative sérieuse de construire la ligne de chemin de fer. Photo Hervé Théry 2005.

Une nouvelle phase commence donc. Les débuts sont malheureux : le navire chargé de matériel et des premiers ouvriers, coule à peine sorti du port. Le second débarqué, les maladies, les animaux, les Indiens font cesser le travail. Les ouvriers italiens se révoltent, s'enfuient et se perdent dans la forêt, faute de pouvoir partir légalement (ils devraient, s'ils partaient avant six mois, rembourser le voyage d'aller). Pourtant, le 4 juillet 1876, on inaugure trois kilomètres. Mais la situation financière est très mauvaise, au bout de six mois les ouvriers partent par, tous les moyens, y compris le canoë. Trois cents d'entre eux arrivent à Belém, où la firme devait les payer. Mais la caisse est vide, le consulat américain doit les prendre en charge jusqu'à un bateau vienne les rapatrier. À Santo-Antônio P & T Collins fait venir 500 ouvriers du Ceará, qui sont eux aussi décimés par les fièvres et il est rare que la moitié des hommes soient ensemble au travail. En janvier 1879 au lieu des 100 kilomètres prévus, six seulement sont construits. En février les ingénieurs menacent de partir, les Indiens recommencent leurs attaques, P. est blessé. Le 19 août, l'ordre de départ est donné, tout le matériel abandonné. Sur 719 ouvriers américains 141 sont morts (dont 80 dans le naufrage), et sur 700 Boliviens ou Cearenses, plus de 250. Sept kilomètres ont été construits, 110 relevés. La P & T Collins est en faillite, le procès de Church perdu, l'emprunt remboursé, la concession annulée.

Après ces échecs, toute activité est abandonnée. Mais la guerre contre le Chili, que la Bolivie perd en 1882 et qui lui fait perdre l'accès au Pacifique, l'amène à relancer le projet de chemin de fer. Le traité avec le Brésil de 1882 lui accorde le libre-usage du chemin de fer et la libre navigation : on décide alors d'envoyer des commissions d'étude. Une commission est créée le 25 novembre et placée sous la direction de l'ingénieur Morsing, suédois formé aux États-Unis, et de Pinkas, Autrichien bien en cour au Brésil.

Cette commission arrive sur place le 19 mars 1883, procède à l'inventaire du matériel abandonné. Vingt jours après son arrivée, vingt-deux membres de la commission sont malades, les renforts d'ouvriers et soldats tombent malades ou se rebellent. Un ingénieur meurt, puis deux, Morsing est atteint. Le 16 août la commission repart, après avoir par hasard retrouvé le plan tracé par la *Public Works Co.* Dix sept kilomètres restent à reconnaître entre ceux qu'a tracés la *P & T Collins* et le plan de la *Public Works Co.* Deux groupes de travail vont alors sur le terrain : l'un reconnaît le terrain en aval et décide que le terminus doit être reporté de 6 kilomètres pour améliorer les conditions portuaires (c'est le site de l'actuelle ville de Porto Velho), l'autre reconnaît les 17 kilomètres manquants. Le plan est alors présenté en février 1884.

Carte 3 Les projets de tracé de la ligne Madeira-Mamoré



Mais l'ingénieur Pinkas fait opposition à ce plan, pensant que le tracé de la *Public Works Co.* est faux. Il obtient qu'une nouvelle commission soit envoyée, sous sa direction. La nouvelle expédition part de mars à septembre 1884, pour prouver que la distance peut être plus courte. À son retour Pinkas est décoré, avant même de présenter son projet, mais la

querelle qui l'oppose à Morsing divise la chambre des députés et le club des ingénieurs. Le projet présenté fait gagner près de 30 kilomètres et le devis est de moitié inférieur, mais ses ennemis l'accusent d'être peu sérieux. Les querelles durent jusqu'à la fin de l'Empire sans que rien soit fait, ni qu'on tranche entre les deux projets.

Sous la République il est question de pousser le chemin de fer jusqu'à Humaitá (400 km de plus), mais le projet n'aboutit pas. Entretemps des chemins de fer ont été construits entre la Bolivie et le Pacifique (Oruro-Antofagasta et Puno-Mollendo) et vers le Rio de la Plata, ce qui diminue l'intérêt du chemin de fer Madeira-Mamoré.

## **Les premières occupations de l'espace**

### *Relance des projets : le boom du caoutchouc*

Vers 1900 le *boom* du caoutchouc rend de la vigueur aux projets : connu depuis les voyages de la Condamine en 1745, le caoutchouc naturel a dû attendre les inventions de Charles Goodyear et Thomas Hancock (traitement au soufre et vulcanisation) et surtout de Dunlop (1888, le pneumatique) pour connaître des applications industrielles. La croissance des besoins, très rapide avec l'essor de l'industrie automobile, lance des bataillons de seringueiros sur tous les fleuves d'Amazonie. Ceux de l'Amazonie occidentale se révèlent les plus productifs, dans les régions que se partagent Bolivie et Brésil. Toute la région amont du Béni, du Mamoré et de leurs affluents a donc désormais une importante production à écouler, grâce aux nombreux hévéas de la région.

Or, au même moment, plus au nord, ces mêmes hévéas ont provoqué une vive pression des Brésiliens sur les territoires boliviens, pression qui devient une conquête, menée au sabre d'abattis par les *seringueiros*, et qui vaudrait d'être contée. Le Territoire ainsi conquis, l'Acre, devient brésilien par le Traité de Petrópolis, du 17 novembre 1903, En échange le Brésil s'engage à faire construire un chemin de fer qui contourne les chutes du Madeira.

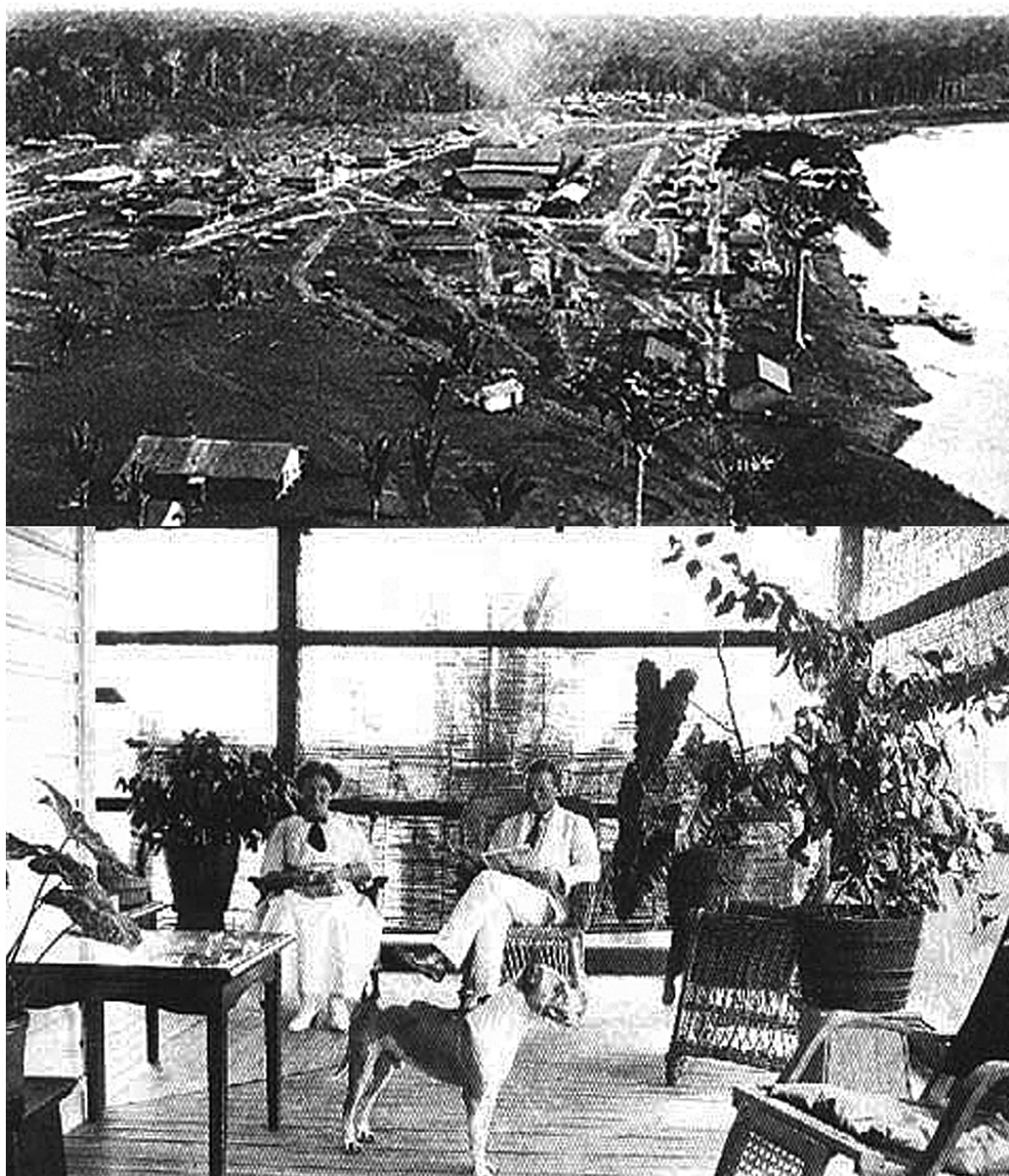
### *La construction de la ligne Madeira-Mamoré*

En 1904 une adjudication est faite, sur la base du projet Pinkas. Elle est gagnée par la société Joaquim Catramby. En mai 1907 le matériel est débarqué, les travaux étant réalisés en sous-traitance par la May, Jekyll & Randolph Co. compagnie américaine de New York. Quatre mois plus tard la *Madeira-Mamoré Railway* est créée, qui rachète la concession : elle dépend du groupe *Brazil Railway Company*, que dirige Percival Farquhar, magnat anglais qui contrôle également la Sorocabana, la São Paulo-Rio Grande, la Port of Pará Co.

Les travaux ont commencé en juin, la ligne commence désormais au lieu-dit Porto Velho, dénommé ainsi – littéralement « vieux port » – à cause de l'ancien port du détachement installé au moment de la guerre du Paraguay. On construit en même temps un hôpital, dit la Candelária. Des travailleurs viennent de partout : ce sont des Espagnols qui ont quitté Cuba après la guerre hispano-américaine, des ressortissants de petits pays des Caraïbes et de l'Amérique Centrale, des Brésiliens, de petits contingents de Grecs, Italiens, Français, Indiens, Hongrois, Polonais. En cinq ans, 21 783 hommes seront engagés par la compagnie, par contrat, payés au mois pour 10 heures par jour (qu'ils ne font pas réellement, à cause des fièvres). D'autres sont engagés par un sous-traitant, pour la réalisation d'un ouvrage particulier : tous campent au long de la ligne ou sont établis à Porto Velho, devenue, dans une clairière de la forêt, le port de débarquement, l'atelier de montage du matériel roulant, le siège des bureaux et la résidence des ingénieurs, mais aussi une ville de plaisirs où le champagne et les entraîneuses viennent souvent de France. La ville dispose de l'électricité, du téléphone, d'une fabrique de glace, d'un cinéma, et atteint vite le chiffre de 1 000 habitants. Les ingénieurs, les médecins sont américains. Ils tombent vite malades et restent rarement plus de trois mois.



Photo 5 Porto Velho en 1910, ingénieurs nord-américains à Porto Velho



[http://www.portovelhoagora.com.br/fotos\\_antigas.asp](http://www.portovelhoagora.com.br/fotos_antigas.asp)

L'insalubrité et les maladies qu'elle entraîne diminuaient dans une très large proportion la force réelle de travail des ouvriers. Oswaldo Cruz, le plus célèbre spécialiste brésilien d'épidémiologie, rend visite au chantier en 1910 et repère les maladies principales : paludisme, ankylostomiase, bérubéri, dysenterie, fièvre jaune. Les ouvriers sont mal nourris, de conserves, riz, haricots secs, diète mal équilibrée qui les mine et les expose davantage. Le travail très dur, l'abus d'alcool achèvent de les affaiblir, ainsi que les piètres conditions de logement. De plus, les problèmes techniques sont difficiles : la voie doit être tracée dans des marécages ou ouverte à la dynamite dans des chaînons de granite porphyroïde (ceux-là même qui provoquent les chutes du fleuve). Les remblais sont fréquemment emportés par les pluies. La solution choisie, longer le fleuve, impose le franchissement des nombreux *igarapés* (petits

affluents) qui s'y jettent, et donc la construction de ponts dont les plus longs, en fer, sont réalisés par éléments et en série, aux États-Unis.

Pourtant le 31 mai 1910, 90 kilomètres sont inaugurés, jusqu'au Jaci-Paraná ; le 30 octobre on atteint le km 152 à Três Irmãos, en septembre 1911 le km 220 est atteint au niveau du rio Abunã. Le 30 avril 1912 la dernière traverse est posée et la ligne est inaugurée le 1<sup>er</sup> août 1912. Le chemin de fer terminé reste une des plus grandes pages de l'histoire des chemins de fer. Il a été construit dans des conditions techniques difficiles, dans une région à peu près totalement inconnue, très isolée, ce qui posait de très sérieux problèmes logistiques. Mais les échecs successifs et les difficultés de la construction lui ont valu une légende noire selon laquelle « chaque traverse représente un mort » (il y a en fait 550 000 traverses, et il a eu à 600 morts sur place parmi les employés, ce qui n'inclut pas les ouvriers des sous-traitants, ni ceux qui sont morts à Manaus, à Belém, aux États-Unis ou ailleurs : au total on estime à 6 000 le nombre total des morts). On dit aussi « ses rails sont plus chers que s'ils étaient en or », ce que Manuel Rodrigues Ferreira, auteur du livre *A Ferrovia do Diabo*, dont nous tirons l'essentiel de l'Histoire du chemin de fer, dénonce comme une légende. Mais la construction n'en a pas moins coûté très cher, et les difficultés apparaissent vite.

### *L'échec*

Les premières sont financières : selon le contrat, le gouvernement a payé 40 474 contos de réis, alors que les dépenses se sont montées à 81 675 contos. Les traverses, que l'on faisait venir d'Australie, avaient coûté trois fois plus cher que prévu, et le m<sup>3</sup> de terrassement, à cause des maladies, deux fois et demie le prix prévu. La compagnie réclama alors ses 41 000 contos, et 15 000 pour le ballastage. Le ballastage fût payé, mais le contentieux resta, malgré diverses tentatives de médiation.

D'autres éléments sont extérieurs : en 1913 est ouverte la voie ferrée Cochabamba-Arica, qui draine une bonne partie de la production bolivienne; de plus, en 1914, le canal de Panama évite le détour par le Cap Horn et rend plus intéressants encore ces chemins de fer vers le Pacifique. Et surtout, la décadence rapide du de cueillette d'Amazonie devant la production des plantations d'Extrême-Orient supprime le plus clair du fret.

En fin de compte, l'héroïque construction n'a pas servi à grand chose et les espoirs mis en elle ne se réalisèrent pas. Dès les premières années d'exploitation le déficit apparut et il ne cessa de croître. En janvier 1931 la société annonça qu'elle cesserait le trafic le 1<sup>er</sup> juillet. Le 10 juillet, comme le prévoyait le contrat pour toute interruption de plus de 8 jours, l'autorité civile le rétablit, et le 5 avril 1937 le contrat originel fut cassé : le chemin de fer était désormais propriété publique. Il circula grâce à des subventions jusqu'à ce que le 5<sup>e</sup> BEC (Bataillon du Génie) ait construit la route qui le double. Le dernier convoi passé, le 10 juillet 1972, les voies furent abandonnées à la végétation qui les a déjà fait disparaître presque partout, alors que les ponts servent au passage de la route.

Échec commercial, le chemin de fer n'en a pas moins définitivement installé une population fixe sur les rives du Madeira et du Mamoré. Si le rôle de la voie dans le commerce continental a été négligeable, elle n'en a pas moins eu un important rôle local. Tout au long de ses rails se sont installés de petits agriculteurs qui allaient vendre leurs produits aux villes nées aux deux extrémités, Porto Velho et Guajará Mirim, devenues respectivement les troisième et quatrième villes de l'Amazonie. Les installations de l'EFMM (*Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*) ont donné à ces villes une infrastructure moderne (électricité, voirie, eau courante, téléphone). Les écoles, les postes médicaux de l'EFMM ont longtemps été, avec ceux des religieux salésiens, les seuls de la région. L'administration de l'EFMM, maîtresse des tarifs de fret et de passage a été jusqu'à la fermeture de la ligne la puissance locale, à laquelle les maires de la commune (*município*) créée en 1914 avaient bien du mal à résister.



Photo 6 Arbres abattus et rails emportés par les pluies sur la ligne de l'EFMM



Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo/fotógrafo Dana Merrill/reprodução de Helio Nobre,  
<http://www.revistabrasileiros.com.br/imagens/2809/em/textos/492/#content> et  
<http://www.revistabrasileiros.com.br/imagens/2811/em/textos/492/#content>

Devenu principal axe de peuplement, reliant les régions du Guaporé et du Madeira qui désormais se renforcent l'un l'autre (puisque la navigation est possible en aval et en amont, relayée par les trains), origine et appui de deux villes importantes, le chemin de fer a bien créé la région qui deviendra le Territoire de Rondônia. Mais si l'axe qu'il renforce est un axe de peuplement, ce n'est pas grâce au seul chemin de fer que la région se forma : après la construction une région existait, qui commença alors sa vie propre, même si celle-ci n'était guère active après la chute des cours du caoutchouc naturel.

## **L'effondrement de la borracha : une région isolée et déprimée**

### *L'économie de la borracha*

Alors que les villes et les bords de la ligne connaissaient un afflux de population tant que dura la construction du chemin de fer, c'est au *boom* du caoutchouc qu'est dû le peuplement de l'intérieur, au long des affluents et sous-affluents du Madeira, à des centaines de kilomètres et des semaines de navigation du fleuve par où s'écoule la production. C'est l'existence du chemin de fer – et donc des liaisons régulières avec Manaus, Belém et, de là, avec les marchés consommateurs – qui permet l'établissement des *seringais* (entreprise d'exploitation de l'hévéa sauvage). Mais bien autant que la possibilité d'écoulement, c'est le système du crédit qui a permis la création de l'économie de cueillette. En bas de l'échelle, le *seringalista* (patron d'un seringal) fournit à crédit au *seringueiro* (saigneur d'hévéa) des vivres et du matériel, et se paye sur les produits de la cueillette, quelques mois plus tard. Au-dessus de lui un grossiste à Manaus et une maison d'import-export à Belém font également crédit. Tout repose donc sur, le crédit, gage par la hausse constante des prix.

### *L'effondrement*

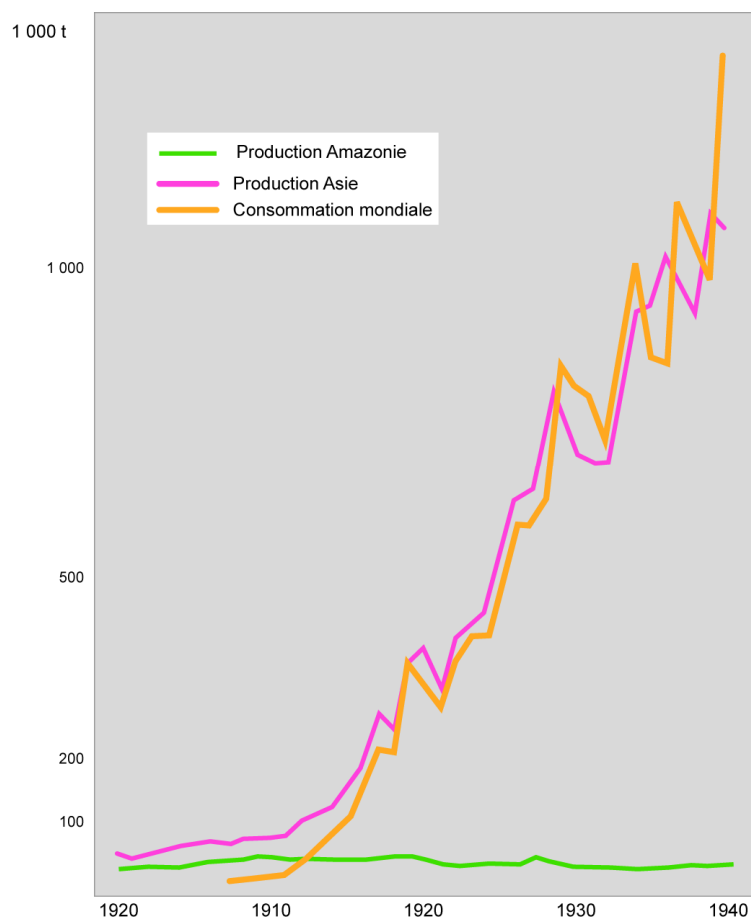
Or, dès 1900, les plantations d'Extrême-Orient, constituées à partir de graines volées en Amazonie par Ch. Wickham en 1876 et traitées au jardin botanique de Londres pour être débarrassées des maladies qui rongent les feuilles quand deux hévéas sont à moins de 50 mètres l'un de l'autre) commencèrent à produire. En 1912 elles produisaient déjà plus que l'Amazonie, et leur progression fut ensuite foudroyante (graphique n° 1). Alors qu'en 1892 le Brésil produisait 61 % de la production mondiale, en 1927 les plantations d'Asie donnaient 93 % du total mondial.

Malgré l'augmentation rapide de la demande, les prix baissèrent constamment (graphique n° 2), après la hausse foudroyante de 1906 à 1910, dont on pense maintenant qu'elle e été provoquée par les planteurs, soucieux d'attirer l'épargne pour constituer de nouvelles plantations. Les plantations supportèrent cette baisse, grâce à l'augmentation constante de leur production, qui suffit presque seule à la demande, alors que celle de l'Amazonie stagnait. Un effort des planteurs fut annoncé en 1925, pour réduire la production (plan Stevenson). Elle ne baissa pas, mais l'annonce du plan et le stockage suffirent à faire monter les prix, ce qui lança dans la forêt une nouvelle vague de *seringueiros*. Mais ce sursaut fut provisoire, et la fin de la guerre vit les productions reprendre la primauté.

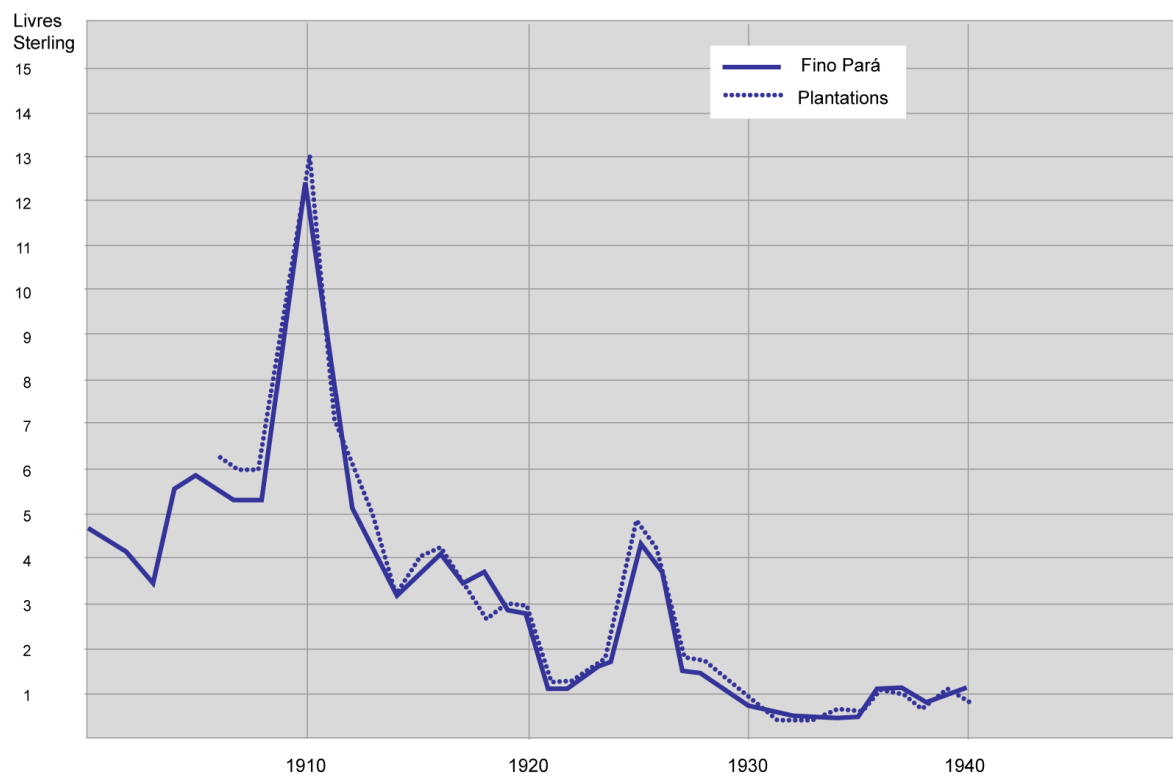
Pourtant, dans la vallée du Madeira-Mamoré, les *seringueiros* restaient enchaînés par leur dette jamais éteinte. Tout le système végété, les *seringalistas* ne sont plus les seigneurs de naguère. Malgré tout, avec la saignée du caoutchouc, le ramassage des noix du Brésil, de l'ipéca, la chasse et diverses autres petites activités extractives, un peu de pêche et d'agriculture vivrière, la région garda un petit peuplement qui, pour l'étendue de l'actuel Territoire, n'atteignait pas 20 000 habitants. Porto Velho, vers 1940, comptait 3 000 habitants environ, et Guajará-Mirim 1 300. La cueillette, stagnante, et le trafic du chemin de fer, languissant, sont donc les activités uniques de cette région, isolée, à près de mille kilomètres de Manaus, elle-même à trois mille kilomètres de la mer. Abandonnée avec son chemin de fer presque inutile, isolée, déprimée, elle vit au ralenti, loin de toute l'évolution du Brésil qui à ce

moment vit, avec le café, la crise de 1929, le début de l'industrialisation, le début de. Son développement moderne.

**Graphique 1 Production et consommation mondiale de caoutchouc**



**Graphique 2 Prix mondiaux du caoutchouc**





## *Une région décadente*

Cette époque, qui s'achève sur un complet effondrement, a laissé en Rondônia d'importantes traces. Les plus remarquables sont les axes de circulation, qui reprennent une certaine importance avec l'expansion actuelle : le chemin de fer abandonné est aujourd'hui longé par la route et les sentiers des *seringueiros* sont parcourus par les immigrants à la recherche de terres à cultiver. Malgré la déconfiture, malgré les mauvais souvenirs, ces années ont pesé d'un grand poids sur l'évolution du Territoire. Plus tard, divers facteurs, étalés dans le temps sont venus bouleverser la région et amorcer la mutation que le Rondônia est en train de vivre.

## **Les facteurs de la mutation.**

Plusieurs facteurs interviendront, d'importance croissante, que nous avons déjà évoqués en introduction : le premier, la création du Territoire, définit les limites dans lesquelles s'exerce une législation spéciale. La découverte de riches gisements de cassitérite (minerai d'étain) provoque ensuite une ruée qui tire la région de sa somnolence. Mais c'est l'ouverture de la BR 29, piste précaire, puis de la BR 364, large route carrossable qui relie Porto Velho à Cuiabá, et de là au reste du pays, qui est le facteur décisif. Elle a permis et même provoqué l'afflux démographique qui est le plus net indice de l'actuel développement.

### *La création du Territoire*

La seconde guerre mondiale est, très indirectement, à l'origine de la création des Territoires fédéraux : les plantations d'Extrême-Orient tombées aux mains des Japonais, les Alliés eurent besoin de toutes les ressources en caoutchouc naturel, et au tout premier chef de celles de l'Amazonie. On envoya alors une véritable armée de *seringueiros*, les « soldats du caoutchouc », organisés militairement (la production était enlevée et le ravitaillement apporté par les hydravions de l'*US Air Force*). Simultanément on créa une série d'organismes chargés de promouvoir le développement de l'Amazonie : *Banco de Borracha*, qui deviendra *Banco de Amazônia*, *Serviço de Abastecimento do Vale Amazônico* (Service de ravitaillement de la vallée de l'Amazone), *Fundação especial de Saúde Pública* (Fondation spéciale de santé publique). Et pour développer les régions particulièrement attardées, on détacha des États existants des Territoires administrés directement par le gouvernement fédéral (le Brésil s'appelle encore à cette époque « États Unis du Brésil »). Les principes exposés dans le texte de création (n° 5812, du 13 septembre 1943 et repris par le décret-loi n° 411 du 8 janvier 1969) sont les suivants :

« L'Union administrera les Territoires en ayant en vue les objectifs suivants :

*I - Développement économique, social, politique et administratif, visant à la création des conditions qui rendent possible son élévation à la catégorie d'État.*

*II - Occupation effective du Territoire, notamment des espaces vides et de zones de frontière par le peuplement orienté et la colonisation.*

*III- Intégration socio-économique et culturelle à la communauté nationale.*

*IV - Relevé systématique des ressources naturelles pour l'exploitation par la Nation de ses potentialités économiques.*

*V - Encouragement de l'agriculture, de l'élevage, de la sylviculture, de la pisciculture et de l'industrialisation, par des plans concertés avec les organismes de développement régional agissant dans ces espaces,*

*VI - Amélioration des conditions de vie de la population par une réelle assistance médicale, sanitaire, scolaire et sociale.*

VII - Garantie de l'autonomie des communes qui les composent, et don d'une assistance technique à leurs administrations respectives.

VIII - Préservation des richesses naturelles, du patrimoine et des aires spécialement protégées par la loi fédérale ».

Parmi les Territoires créés, deux seront plus tard réintégrés au Paraná<sup>6</sup>, deux autres sont les actuels Territoires de Roraima et d'Amapá et le Territoire d'Acre est devenu en 1956 l'État du même nom. Le Territoire de Guaporé comprenait originellement les *municípios* de Porto Velho, Guajará-Mirim, Manicoré et Humaitá. Le décret-loi fédéral 7.470 du 17 avril 1945 lui donna ses limites définitives : deux *municípios* seulement, Porto Velho (6 districts) et Guajará-Mirim (3 districts), avec une superficie totale de 243 044 kms<sup>2</sup> (154 136 et 88 900 kms<sup>2</sup>). La loi 2.731 du 17 janvier 1956 donna au Territoire le nom de Rondônia, en hommage au Maréchal Mariano da Silva Rondon, explorateur et protecteur des Indiens.

Des différentes mesures juridiques prises lors de la création du Territoire, la plus lourde de conséquences géographiques est celle qui concerne le statut de la terre : dans toute l'étendue de Rondônia, la terre est propriété de l'Union, c'est-à-dire de l'État brésilien. Une exception non négligeable est faite à cette règle : les terres qui ont été attribuées en propriété avant la création du Territoire, par les administrations des États d'Amazonas et Mato Grosso.

### *La ruée vers la cassitérite*

En 1952 fut découverte la présence de cassitérite (minerai d'étain) en Rondônia : observant le travail de *garimpeiros* (chercheurs de minerai et cristaux précieux) qui prospectaient, à la recherche de diamants, le cours d'un *igarapés* traversant son sa propriété, Joaquim Pereira de Rocha remarqua des cailloux rejetés par eux, un minerai dense et noir. Quelques semaines plus tard, il les confiait à un géologue américain de passage, lui aussi à la recherche de diamants, qui les emporta, pour analyse, aux États-Unis. Le laboratoire établit qu'il s'agissait de cassitérite, oxyde d'étain (SnO<sub>2</sub>), contenant peu d'impuretés.

Pourtant l'exploitation ne commença que plus tard, en 1960, sur une grande échelle. Le bruit s'étant répandu de la présence de riches gisements, une ruée se déclencha, phénomène fréquent dans l'histoire du Brésil. Le nombre des *garimpeiros* atteignit vite 15 000, dispersés sur trois grands gisements (Massangana, Alto Candeias et Igarapé Preto). Habitant sur le gisement, creusant à la pioche de profonds fossés pour atteindre la couche d'alluvions chargées de minerai, les *garimpeiros* n'étaient reliés au monde que par l'avion qui apportait matériel et nourriture, et emportait le minerai. Travaillant beaucoup, ils ne gagnaient guère, une bonne partie du profit allant aux pilotes des avions-taxis, aux commerçants, aux *seringalistas* qui, bien que n'ayant aucun titre, se considéraient comme propriétaires de la terre et faisaient payer une lourde redevance pour le droit d'exploiter le minerai et d'utiliser la piste d'atterrissage qu'ils avaient fait aménager en pleine forêt.

Outre l'extraction proprement dite, la cassitérite avait fait naître en Rondônia une foule d'activités annexes. L'aéroport de Porto Velho recevait alors plus de cent avions par jour (monomoteurs Cessna ou Piper, DC 3, Custer Commander). Ce nombre pouvait atteindre deux cents les samedis et dimanches. En ville les commerces de produits alimentaires, de matériel de *garimpo* avaient prospéré, de nouveaux magasins s'étaient créés. Et les bars, hôtels, établissements de jeu et de plaisir avaient surgi très vite, car les *garimpeiros* avaient l'habitude de dépenser fastueusement et bruyamment l'argent gagné dans la semaine. On peut estimer que la cassitérite avait amené plus de 30 000 personnes, doublant ainsi la population du Territoire. Une petite ville pionnière était apparue, Ariquemes, proche des gisements et reliée par la route à Porto Velho.

---

<sup>6</sup> Ponta Porã et Iguaçú

Photo 7 Palais du gouverneur du Rondônia et Hotel Rondônia



Destiné aux hôtes de marque du gouvernement du Territoire, l'hôtel Porto Velho abrite aujourd'hui l'Université fédérale du Rondônia. Photo Hervé Théry, 1974

Mais cet âge d'or ne dura pas. Les grandes compagnies minières, d'abord établies pour acheter le minerai, le faire raffiner ( à Manaus) et l'exporter vers les usines métallurgiques du Sud, surent convaincre le DNPM (Département National de la Production Minérale) que l'exploitation des gisements par le *garimpo* n'était pas rationnelle, et que la mécanisation améliorerait leur utilisation et augmenterait la production. De fait les *garimpeiros*



n'exploitaient que les parties les plus riches des gisements, laissant derrière eux des quantités considérables de cassitérite, si peu concentrée que l'exploitation n'en était plus passible, alors que les installations mécanisées (dragues ou jets d'eau et tamis mécaniques) traitaient tous les types d'alluvions, même peu chargées, en minerai. Pour ce qui est de la production, les prévisions optimistes des compagnies ne se réalisèrent pas, la production, qui était passée de 2 500 tonnes en 1965 à 5 000 tonnes en 1970, retomba en 1971, avec l'interdiction du *garimpo* (qui prit effet le 31 mars), à 3 150 tonnes et n'a jamais plus atteint le chiffre de 1970 depuis, malgré la mise en service de plusieurs nouvelles mines. Alors que le DNPM prévoyait pour 1973 une production de 7 000 tonnes, celle-ci n'a été que de 3 671

Le départ des *garimpeiros* eut des conséquences immédiates sur la vie régionale. Tous les commerces et services qui vivaient de leurs dépenses durent fermer. Ariquemes tomba en complète décadence et disparut presque, les *garimpos* retournèrent au calme de la forêt si les mines des sociétés autorisées ne les exploitaient pas : ouvrant aujourd'hui une nouvelle mine, les employés des sociétés trouvent souvent pelles, pioches et tamis rouillés, et les vestiges de camps abandonnés, parfois avec tout l'équipement que les avions ne pouvaient emporter, et que personne n'aurait racheté.

L'aventure de la cassitérite est bien un des « cycles » caractéristiques de l'histoire de l'Amazonie : découverte d'une ressource exploitable, ruée d'une foule d'aventuriers à la recherche de l'Eldorado qui les fera riches, fin brutale et catastrophique. La décision du DNPM d'interdire le *garimpo* joue ici le même rôle que la chute des cours dans l'histoire du caoutchouc naturel. Cette phase de l'histoire du Rondônia aura toutefois laissé quelques traces : les *garimpeiros* à la recherche de la cassitérite ont exploré jusqu'au dernier *igarapé* et on leur doit une connaissance plus poussée du Territoire. L'activité extractive continue aujourd'hui sur les gisements qu'ils ont les premiers découverts. Ils ont également fait connaître le nom du Territoire, ce qui contribuera à augmenter le nombre des immigrants quand le Rondônia sera considéré comme la terre promise, non plus des *garimpeiros*, mais des paysans à la recherche de terre. Car le reflux du *garimpo* n'amena pas de diminution de population, les départs étant masqués par l'afflux des agriculteurs, qui commença en 1970.

Mais pour que le Rondônia soit atteint par le flot des immigrants et change complètement sa physionomie, il fallait que soit ouverte la route que le relie au Sud.

### *L'ouverture de la route Cuiabá-Porto Velho*

La nécessité des liaisons directes avec le Mato Grosso et le reste du pays, sans l'énorme détour par l'Amazone, était depuis longtemps ressentie, et diverses tentatives avaient été faites, dont la première fut « l'héroïque *picada* » (piste ouverte dans la forêt) du Maréchal Rondon.

#### *La picada du maréchal Rondon*

Né près de Cuiabá, dans le Mato Grosso, le 5 mai 1865, Cândido Mariano da Silva Rondon, métis d'Indien, après avoir été élève de l'École militaire de Rio, y devint professeur, en 1890. Mais, très vite, l'essentiel de son activité fut la construction de lignes télégraphiques dans le Mato Grosso, dont il fut nommé chef du district télégraphique. Après avoir aidé à construire la ligne Cuiabá-Araguaia, il construisit, en payant de sa personne, les lignes Cuiabá-Corumbá (frontière bolivienne) et Cuiabá-Vila Bela (haut Guaporé). Mais le grand projet de celui qui n'était alors encore que le colonel Rondon était la ligne Cuiabá-Madeira, qui devait traverser près de 1 500 kms de forêt vierge, habitée seulement d'Indiens présumés hostiles, et en tout cas totalement inconnue. Cela permettrait de tracer un chemin qui relierait le Brésil peuplé aux zones avancées de la pénétration par l'Amazone : au lieu d'être un angle, dont un côté serait la côte et l'autre l'Amazone, le Brésil deviendrait alors un triangle, fermé sur lui-même.



Photo 8 La ligne télégraphique du Maréchal Rondon



Photo Hervé Théry, 1974

Ce projet fut réalisé en trois expéditions successives, de 1907 à 1910, toutes trois conduites par Rondon lui-même, marchant et maniant le sabre d'abattis avec ses compagnons. La première expédition, partie le 2 septembre 1907, arriva jusqu'à la Serra dos Parecis et la limite entre les territoires des Indiens Parecis et Nambikwara, dont il subit plusieurs fois les attaques, sans se défendre, au nom de ses principes positivistes. Une deuxième expédition, partie le 29 juin 1908, atteignit la Serra do Norte, montagne fabuleuse dont parlaient tous les récits de voyages, et qui n'était en fait que la chapada des Pacaas Novas, déjà connue à partir du Guaporé. La troisième expédition partit le 4 mai 1909, atteignit le Ji-Paraná (ou Machado) et le suivit. Le 13 décembre, après avoir parcouru 1 297 kilomètres depuis Cuiabá, Rondon rencontra les premiers *seringueiros* venus par le Madeira, et le 25 décembre, après 237 jours et 1 314 kms, il rejoignit le Madeira. L'expédition avait exploré tous les fleuves des environs. L'un, d'entre eux, baptisé « *rio da dúvida* » (« fleuve du doute ») car on ne savait pas où il débouche, fut exploré en 1913 par Rondon et l'ex-président américain Théodore Roosevelt, dont le fleuve a pris le nom. Rondon a relevé tous les reliefs, pris contact avec de nombreuses tribus indigènes ou reconnu leur présence, exploré une région que les cartes d'alors laissaient en blanc, ou dotaient de montagnes et de fleuves fantastiques. En outre, au cours de cette expédition, Rondon put mettre en œuvre les principes de respect des Indiens qui l'amènèrent à entreprendre l'action dont sortit le SPI (Service de Protection des Indiens).

L'expédition laissa derrière elle un fil de fer continu, tendu sur des poteaux de bois ou de fer, dans une *picada* de 10 mètres de large dans les savanes et de 50 mètres dans la forêt. Un chemin muletier de 6 mètres de large courait le long de la ligne, et tous les 90 kms un poste télégraphique fut installé, avec un gardien. Ce télégraphe, qui joua un certain rôle dans la révolution de 1930, fut suivi très exactement par la route construite plus tard. Quelques postes établis par le maréchal Rondon sont devenus des bourgades ou des villes : Vilhena, Pimenta Bueno (qui servirent de point d'appui à Claude Lévi-Strauss lors de sa mission chez les Indiens du Brésil Central), Rondônia, Ariquemes. Aujourd'hui encore des poteaux et des fils encore tendus ici et là, et de vieilles postes attestent de cet authentique exploit qui réellement « ouvrit » le Rondônia. Ce n'est donc que justice d'avoir donné au Territoire le nom du Maréchal Rondon.

### *La route*

Mais une ligne télégraphique, même accompagnée d'un chemin muletier, ne suffit pas à intégrer une région aussi vaste et aussi lointaine : il faut pour cela une route. Elle fut envisagée en 1943, lors de la création du Territoire, et même commencée. Mais, considérée comme l'œuvre de Getúlio Vargas, elle ne lui survécut pas et la construction fut arrêtée à peine commencée en 1945, comme « démagogique », alors qu'elle arrivait à Ariquemes.

En 1956, le président Kubitschek, lançant la campagne de la « marche vers l'Ouest », décidait la construction de la nouvelle capitale, Brasília, et l'ouverture des routes Brasília-Belém et Brasília-Acre, qui devait traverser le Territoire et rejoindre Porto Velho à Cuiabá. Le 4 juillet 1960, en présence du président, est abattu solennellement le dernier arbre qui barrait la route, près de Vilhena, qui ne comprend alors, outre le poste du télégraphe, qu'une unique maison de paille. Le 28 octobre 1960 le premier convoi de camions part de Cuiabá pour Porto Velho, où il arrive le 28 décembre. La route est inaugurée le 13 janvier 1961, mais les relations sont très difficiles, les camions mettant parfois, en période des pluies, près de trois mois à parcourir les 1 500 kms de la route.

C'est pour passer de la *picada* et de la piste précaire à une route carrossable par tous les temps que le 5<sup>o</sup> BEC (5<sup>o</sup> Bataillon de Génie et Construction) est installé en 1966 à Porto Velho. Avec des machines puissantes, plusieurs centaines d'hommes, des millions de cruzeiros, le bataillon construit une route en suivant un rigoureux cahier de charges : piste empierrée de latérite broyée, ponts de bois provisoires, puis en béton précontraint. Cette nouvelle voie permettait le passage des camions de marchandises et mettait Porto Velho à deux jours de Cuiabá et à quatre de São Paulo pour les camions et les bus roulant jour et nuit. Avec cette route, numérotée BR 29, toute l'organisation de l'espace du Rondônia est donc modifiée, et ce fut la condition qui permit le développement, dont l'explosion démographique fut le premier signe.

**Photo 9 Le 5<sup>o</sup> BEC en action**



Photo Hervé Théry, 1974



## L'ouverture au sud et explosion démographique



**Photo exergue 4 La route BR 364**

(photo Hervé Théry 1974)

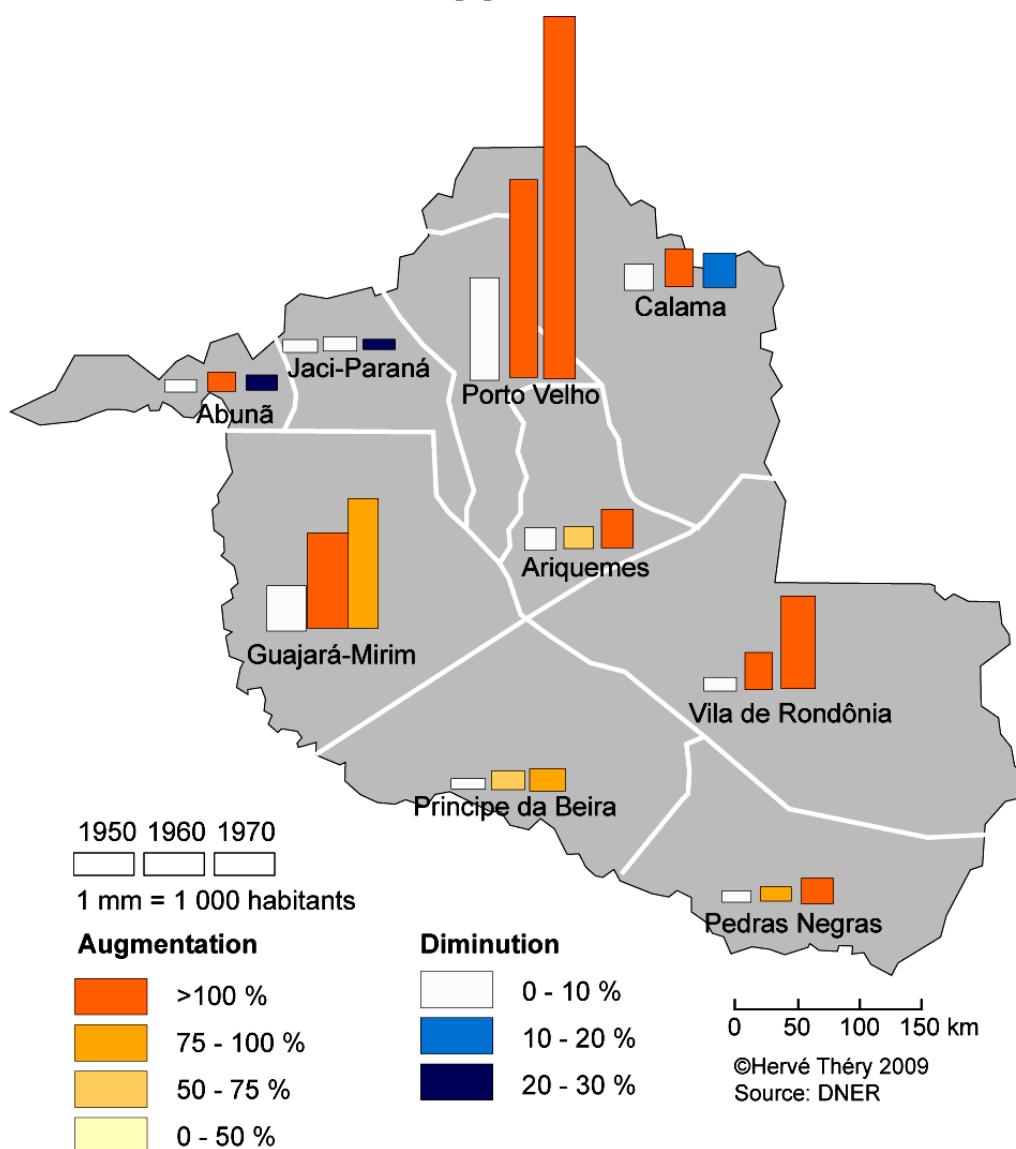
Désormais le débouché du Rondônia n'est plus au nord-est, par le Madeira, mais au sud-est par la BR 29, rebaptisée BR 364, la route vers Cuiabá, et l'orientation de ses relations est alors inversée. Au système calqué sur le chevelu hydrographique se substitue un système mixte, où les fleuves recoupés par la route n'en sont plus que les auxiliaires. Ce n'est pas le seul débouché, le moyen de transport, qui est changé, mais sa nature même, au lieu d'une liaison lente et incertaine avec une métropole secondaire, Manaus, elle-même tributaire des régions développées du Sudeste au terme d'une navigation de plusieurs milliers de kilomètres, c'est une liaison directe avec le Sudeste, relativement sûre. Elle n'est pas facile pourtant, les bourbiers sont fréquents, les cahots durs aux suspensions, les garages et postes à essence rares, mais elle permet le transport massif des personnes et des marchandises.

Dès lors, une activité productive devient possible, ses produits seront exportés, les objets nécessaires facilement importés. Et surtout, le Rondônia n'est plus un « bout du monde », le peuplement peut s'y établir. La cassitérite a déjà connu sa plus grande époque quand la route devient réellement carrossable, désormais ce sont des activités nouvelles qui prennent la relève, et emploient des masses de population que l'ancien Rondônia n'aurait jamais pu faire vivre.

Les informations dont nous disposons sur la population du Rondônia à cette époque sont malheureusement rares et peu sûres : trois recensements, en 1950, 1960 et 1970, la dernière date correspondant précisément au début de l'afflux des immigrants. Et ces données sont peu fiables dans des régions où il est fort malcommode d'atteindre certaines communautés isolées à recenser, sans parler des Indiens.



Carte 4 Évolution de la population du Rondônia 1950-1970



Pourtant, l'évolution est intéressante (carte n° 4). Ce sont les villes anciennes qui concentrent l'essentiel de la population et de la croissance, mais seuls les districts situés au long de la nouvelle route connaissent une augmentation rapide de leur population, alors que ceux des fleuves ou de la ligne de l'EFMM connaissent une certaine stagnation, voire un recul. Mais le stade atteint en 1970, après la ruée vers la cassitérite, n'était qu'une étape : de 36 935 habitants en 1950, le Territoire est passé à 70 232 en 1960 et 116 620 en 1970. Les rythmes sont rapides, puisque la population double presque en dix ans, à deux reprises, augmentant de 90 % de 1950 à 1960 et de 66 % de 1960 à 1970.

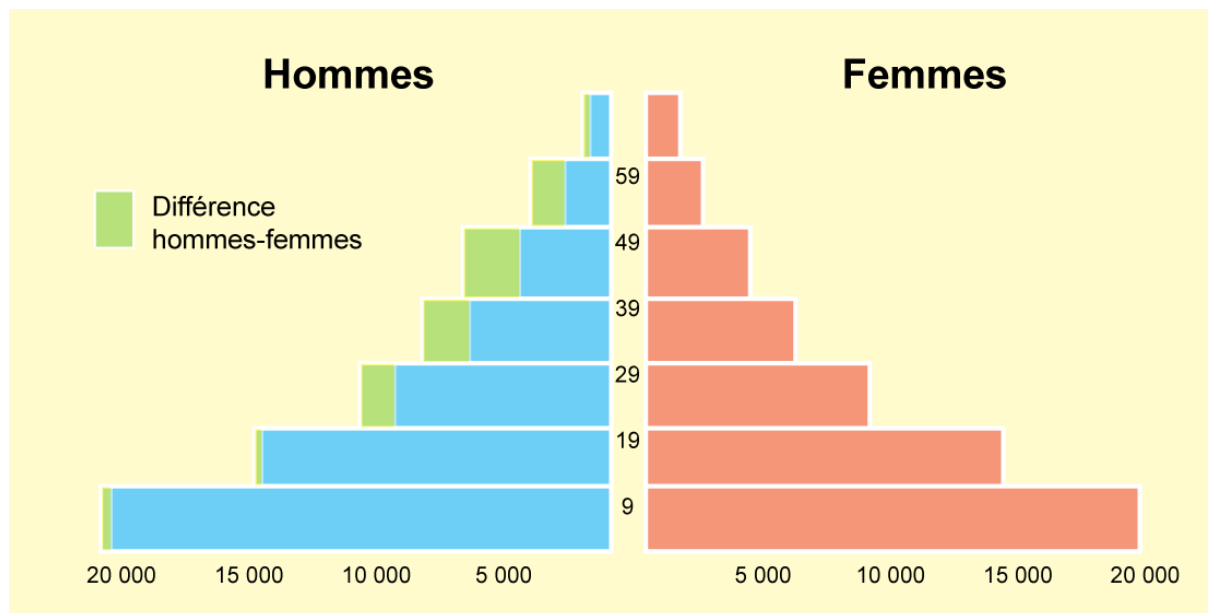
Pour estimer le nombre d'habitants après 1970 nous disposons d'une source très utile, les données de la Sucam<sup>7</sup>, qui recense et traite au DDT, deux fois par an, toutes les habitations du Territoire. En leur appliquant un coefficient de 5,5 habitants par logement, tiré des recensements précédents et relativement constant selon le SERFAU (service fédéral d'habitation et urbanisme), nous trouvons pour 1974 239 355 habitants, alors que la projection de la croissance entre 1960 et 1970 aurait donné 128 916 habitants, soit 85 % de plus. Il est évident que le seul accroissement naturel ne suffit pas à expliquer cette croissance explosive, sa cause principale est l'afflux des immigrants, et le poste de contrôle du 5° BEC à Vilhena, bien que souvent évité par eux, a déjà recensé depuis 1970 plus de 60 000 entrées. Ces

<sup>7</sup> Voir l'index des organismes cités et page \$\$\$

immigrants, nous les retrouverons souvent, dans toutes les activités et spécialement dans les plus nouvelles, colonisation agricole et élevage.

Nous verrons alors leur provenance, mais nous pouvons déjà indiquer que cette population, jeune, à prédominance masculine dans les classes d'âge actives, typiquement « pionnière », est la force principale qui pousse en avant le développement du Territoire. L'ayant doublé en quatre ans, le Territoire est actuellement une des « frontières » du Brésil et à ce titre, une des régions les plus actives du pays.

**Graphique 3 Pyramide des âges en 1970**



## Deuxième partie : un style de développement et ses problèmes



**Photo exergue 5 Grume abandonné en forêt : trop gros pour la scie ...**

(photo Hervé Théry 1974)

Tout est donc en place pour le développement de la région, les cadres fixés, l'impulsion donnée et les acteurs présents : comment se fera-t-il, quels en seront le style général, les modalités précises ? On ne sera pas surpris de constater que le Rondônia est compris dans le mouvement qui transforme toute l'Amazonie, à laquelle de nombreux traits le rattachent, tant naturels qu'humains. Mais il faudra nous attacher, précisément parce que par bien des aspects nous retrouvons des conditions et des phénomènes connus, à dégager ce par quoi le Territoire se distingue : par des données naturelles différentes, offrant aux hommes un certain potentiel qui n'est pas celui d'autres régions, mais aussi par d'autres problèmes humains qui se posent ici autrement, plus aigus sans doute, et sont déterminants pour l'évolution actuelle



# Les potentialités du milieu naturel



**Photo exergue 6 Canopée de la forêt intacte**

(photo Hervé Théry 1974)

Un simple survol suffit à replacer le milieu naturel rondonien dans l'ensemble amazonien. Ce qui frappe immédiatement, on s'en doute, c'est l'omniprésence de la forêt dense. Mais comment – car c'est ce qui nous intéresse principalement – évaluer les potentiels qu'offre ce milieu, et les handicaps qu'il impose à l'action humaine ? Pour ce faire, nous aurons à examiner le climat, les sols, les facilités de circulation. Loin d'être une simple toile de fond, le milieu naturel se rappelle souvent aux hommes, en particulier par deux facteurs très pénibles, l'insalubrité qui les attaque, et l'immensité qui les astreint à de gigantesques efforts.

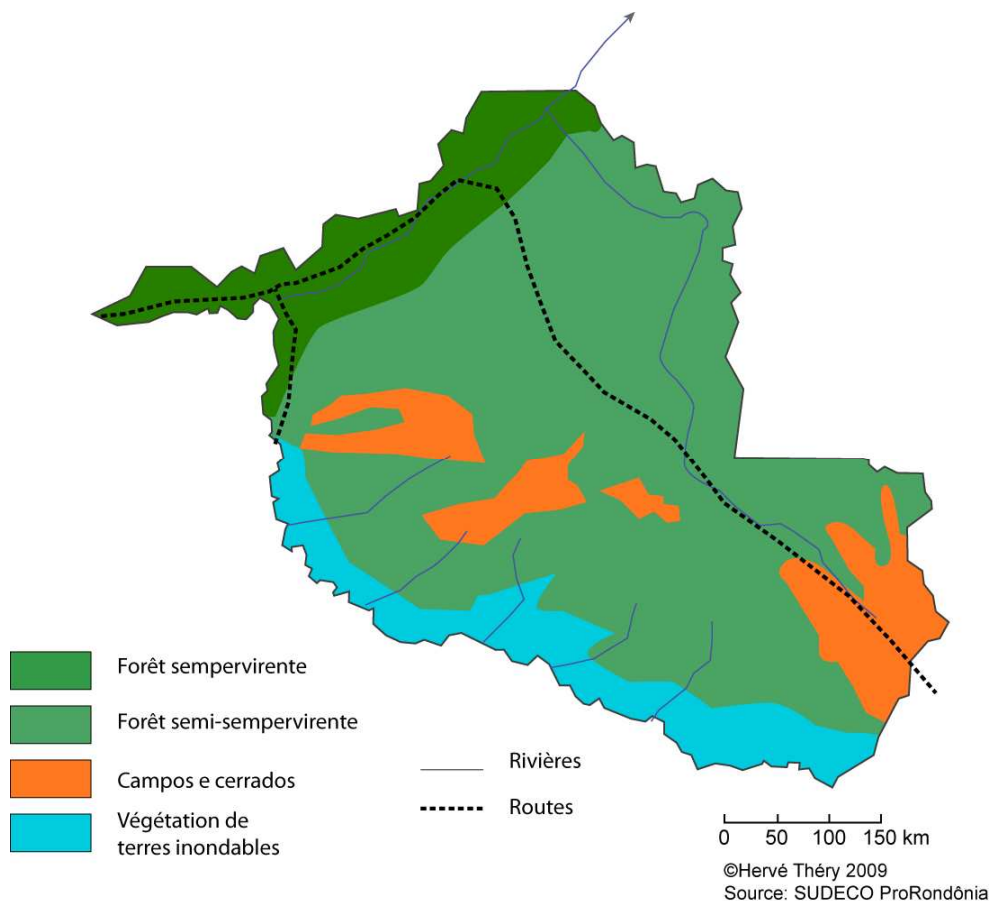
## **Un milieu naturel de type amazonien : la végétation**

Amazonien, le Territoire l'est sans conteste : le caractère le plus visible du milieu naturel, la forêt dense sempervirente, couvre uniformément toute la région, à l'exception des sommets de la Chapada des Pacaas Novos, à l'est de la vallée du Mamoré-Guaporé et de celle des Parecis, au sud où s'annoncent les hauteurs du Mato Grosso : sur ces hauteurs constituées de placages de sables et de grès se développe une végétation de *campo cerrado*, une savane arborée assez ouverte. Les superficies concernées sont faibles, et d'autant plus négligeables qu'elles sont situées dans des zones totalement vides, pour la Chapada dos Pacaas Novos, ou très marginales pour la chapada dos Parecis dont le Rondônia n'a qu'une très petite partie et qui en constitue de fait la limite sud.

Partout ailleurs s'étend la forêt toujours verte. Bien que son immensité et son impénétrabilité empêchent de percevoir détail de la topographie du climat et des sols, sa

présence même nous indique que nous avons probablement affaire aux conditions générales à toute l'Amazonie où s'étend cette forêt : une topographie de plaines ou de bas plateaux, un climat équatorial ou à tendance tropicale vers les marges, des latosols argileux ou sableux. Si ces caractères généraux, révélés par la présence de la forêt, sont bien ceux qui caractérisent le Rondônia, le milieu naturel du Territoire présente pourtant des particularités notables, dont la plus contraignante est le climat.

**Carte 5 La végétation naturelle**



## Un climat de transition aux données impératives

Il nous est connu par les observations régulières faites par la station de Porto Velho, très précieuses par leur seule existence dans une région où l'on ne s'attend guère à trouver des données scientifiques sérieuses, mais très insuffisantes pour caractériser le climat de tout le Territoire

Ces chiffres – qui ne sont pas absolument sûrs puisqu'on trouve, selon les sources, des variations, peu importantes il est vrai – montrent que le climat de Porto Velho est proche par plusieurs traits de celui de l'Amazonie équatoriale : forte température moyenne (26 °), faible amplitude annuelle, fort total pluviométrique (2 077 mm), forte humidité relative (82,5 %).

Climat chaud et humide donc, mais des particularités apparaissent si l'on prête attention au régime annuel des pluies et températures. Le fait le plus frappant est la présence d'une saison sèche marquée, puisque trois mois apparaissent en dessous de la ligne représentant l'équation  $P=2T$ . Dès avril les précipitations décroissent, les mois de juin, juillet et août sont relativement secs, et même très secs pour la région (35, 24 et 31 mm). Les pluies ne reviennent qu'à partir de septembre, pour atteindre un maximum de janvier à mars. Il apparaît ici une légère baisse des précipitations dont on ne sait si elle est réelle ou imputable aux déficiences des statistiques climatiques utilisées, celles de l'*Anuário Estatístico de Rondônia*. Ce régime des pluies rappelle celui de l'Amazonie centrale, mais la saison sèche

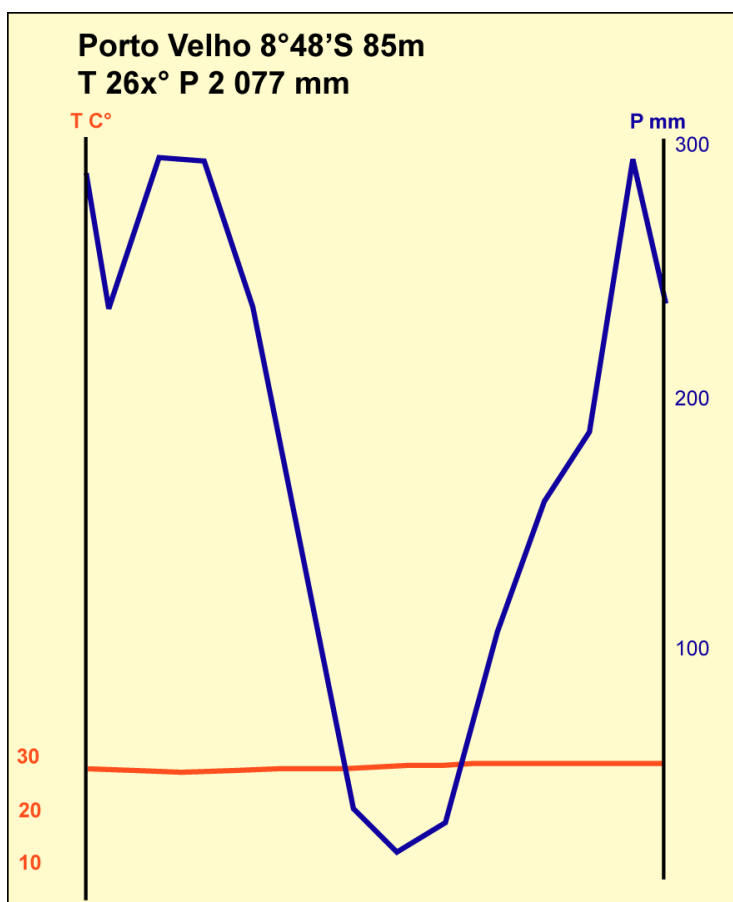
plus marquée est déjà une transition vers les climats du plateau central, qui commencent en Mato Grosso, que Köppen classe en Aw et G. Viers en climat soudanien. Le climat de Porto Velho réalise donc déjà une transition entre ces deux climats, et l'on voudrait pouvoir préciser comment se fait le passage. Il est probable que l'on pourrait noter une différence sensible entre Calama et Vilhena (où s'exerce en outre l'influence de l'altitude).

**Tableau 1 Données climatiques de Porto Velho**

Mois	Température de l'air				Humidité relative (%)	Précipitations mm
	max.	min.	max.	min.		
Janvier	31,8	20,9	37,2	17,2	88,2	238,9
Février	32	21	36,2	18	88,3	305,6
Mars	32,1	21	39,6	17,6	87,8	305,4
Avril	32,2	21	37,1	18,4	87,3	243,9
Mai	32,3	21,2	36,8	12,7	84,5	124,4
Juin	32,6	20,7	36,6	11,8	79,9	35,5
Juillet	33,6	19,7	37,9	12,8	72,9	24
Août	35,6	18,7	40,9	11,3	70,4	31,6
Septembre	35,1	19,8	39,4	12,1	76,8	111,5
Octobre	34,1	20,9	39,4	17,7	81,6	159,1
Novembre	36,1	21,2	39,7	18	85,3	159,1
Décembre	32,1	21,2	40,9	18,2	87,5	189,2
Total	33,1	20,6	40,9	11,3	82,5	2077,7

Source : Service météorologique

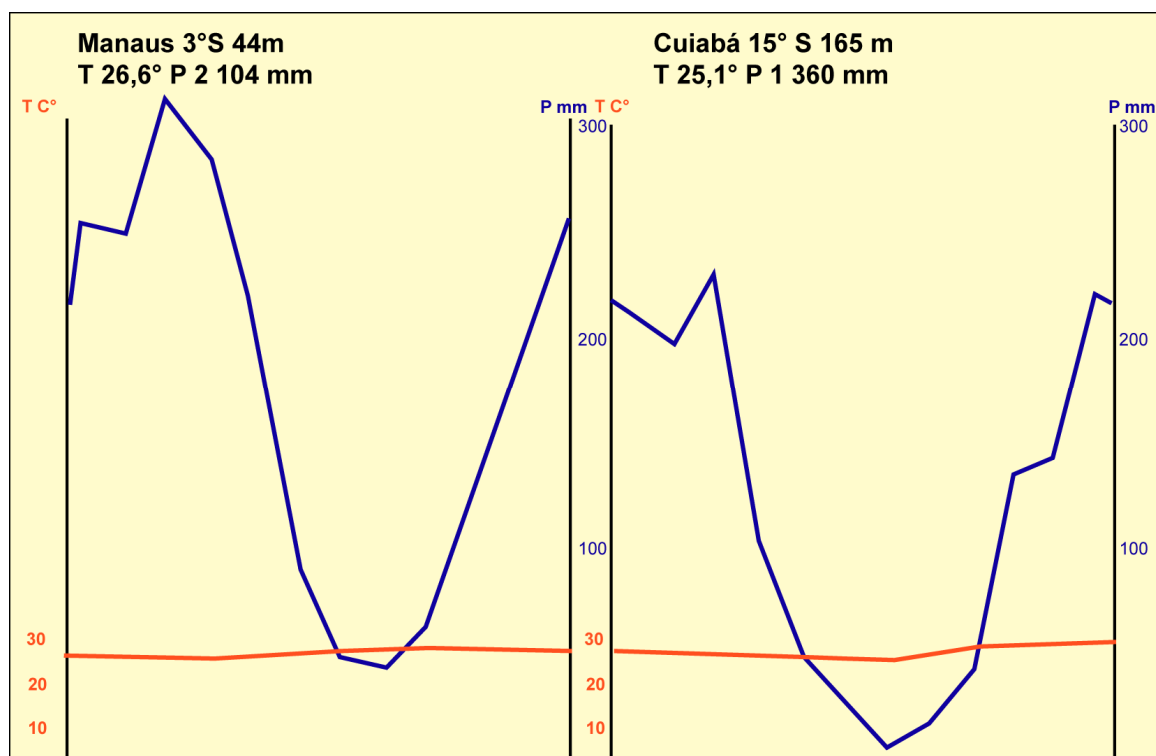
**Graphique 4 Diagramme ombro-thermique de Porto Velho**





Proche du climat de Manaus ou d'Iquitos par le régime des pluies et des températures, le climat de Porto Velho s'apparente à celui de Cuiabá et du plateau brésilien par la présence d'une saison sèche qui n'est qu'esquissée à Manaus, et il est probable que cette parenté s'accroisse à mesure que l'on va vers le sud (ces ressemblances apparaissent sur les diagrammes n° 4 et 5). Notons encore que le Rondônia s'apparente au climat « soudanien » du Mato Grosso par la répétition chaque année à diverses reprises des *friagens*<sup>8</sup>, ondes d'air froid venues du sud qui remontent la Vallée du Guaporé-Mamoré, et se manifestent par quelques heures ou quelques jours beaucoup plus froids, brumeux et extrêmement désagréables à cause de la très grande humidité : ce phénomène explique les minima absolus très bas des mois de mai à septembre, voisins de 11 °.

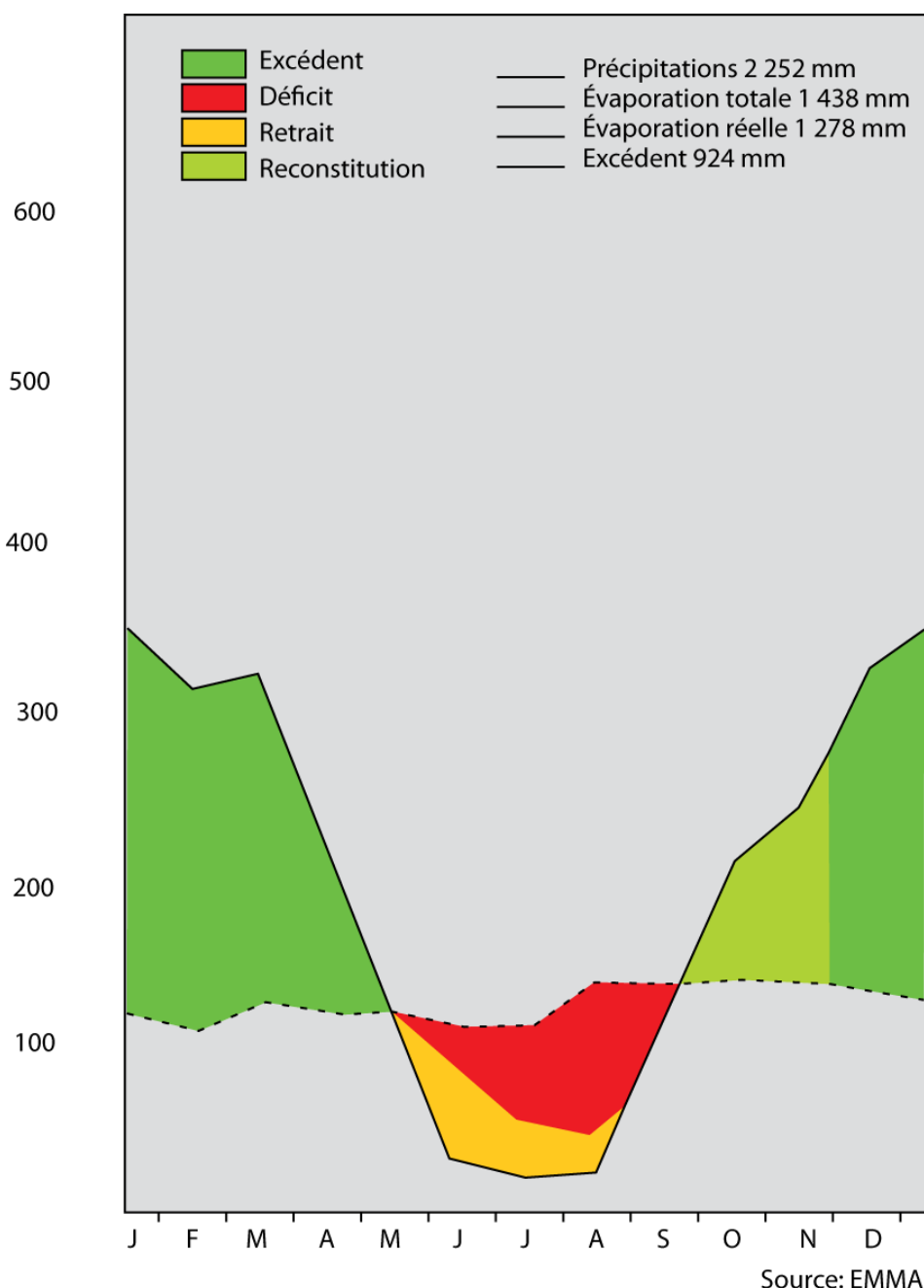
Graphique 5 Diagrammes ombro-thermique de Manaus et Cuiabá



Cette situation de transition entraîne d'importantes conséquences. Nous avons vu que la végétation naturelle est la forêt dense, qui recouvre toute la région, la rattachant à la région amazonienne. Mais cette forêt présente quelques caractères originaux, dus à la saison sèche marquée de juin-août, au cours de laquelle elle souffre d'un déficit en eau assez net. On a pu établir un bilan hydrique selon la méthode de Thornthwaite (graphique n° 6)

<sup>8</sup> Au singulier *friagem*.

**Graphique 6 Bilan hydrique à Porto Velho**



Méthode de Thornthwaite, 1965

Il apparaît clairement que la saison sèche se traduit par une souffrance physiologique des plantes, croissante qui culmine en août, l'eau contenue dans les sols s'épuisant rapidement. Mais dès septembre, et jusqu'en mai un large excédent en eau est visible. Il y a donc, dans une situation générale d'humidité forte, une période sèche, qui conditionne le rythme des travaux agricoles de façon déterminante sans doute plus que l'hiver en pays tempéré, à ceci près qu'il s'agit d'une période de suractivité et non de repos. Pendant ces mois l'on peut plus facilement pénétrer la forêt, la débroussailler, abattre les arbres et surtout les brûler, ce qui est très difficile durant le reste de l'année à cause du nombre élevé de jours de pluie. En juin et juillet, les arbres abattus sèchent peu à peu, au milieu des vastes étendues toujours vertes apparaissent des zones quadrangulaires jaunies. Au mois d'août d'énormes feux les signalent à l'observateur qui voit les routes jalonnées de colonnes de lourde fumée grise. En quelques jours, de milliers d'hectares brûlent, on vit dans la fumée et les cendres, dans une frénésie incendiaire que justifient les pluies prochaines annoncées par des nuages de

plus en plus bas. Le choix du moment du brûlis est délicat : quelques jours trop tôt, le bois n'est pas sec, les gros troncs ne brûlent pas, il est très difficile de planter des graines dans un sol qui n'a pas encore reçu les premières averses. Trop tard, le brûlis échoue, le feu ne prenant pas dans les feuilles détrempées, et la saison agricole est perdue. Alors les pluies commencent, qui font germer les graines, mais aussi coupent les chemins.

Toute la vie agricole, mais aussi la circulation (activités vitales pour ce territoire où l'agriculture est l'activité principale et la route le cordon ombilical), dépendent donc de ce rythme annuel des pluies, si marquant qu'il conditionne la psychologie de tous, agriculteurs ou non. Avec la fin des pluies, le retour du ciel clair, la boue commence à sécher, l'exaltation des grands travaux s'installe, on attaque la forêt, nivelle les routes, entreprend des constructions et des voyages avec une énergie que l'on ne se soupçonnait pas. Le vocabulaire même est modifié : bien que nous soyons dans l'hémisphère sud, on parle d'« été » pour les mois de juin-juillet-août et d'hiver pour décembre-mars, tant l'idée d'hiver est encore associée à celle d'inactivité forcée, donc aux pluies. Nous avons affaire, par conséquent, à un rythme qui n'est déjà plus amazonien, dans un milieu qui l'est par bien des aspects, et principalement par la végétation.

**Photo 10 Brûlis récent**



Photo Hervé Théry, 1974

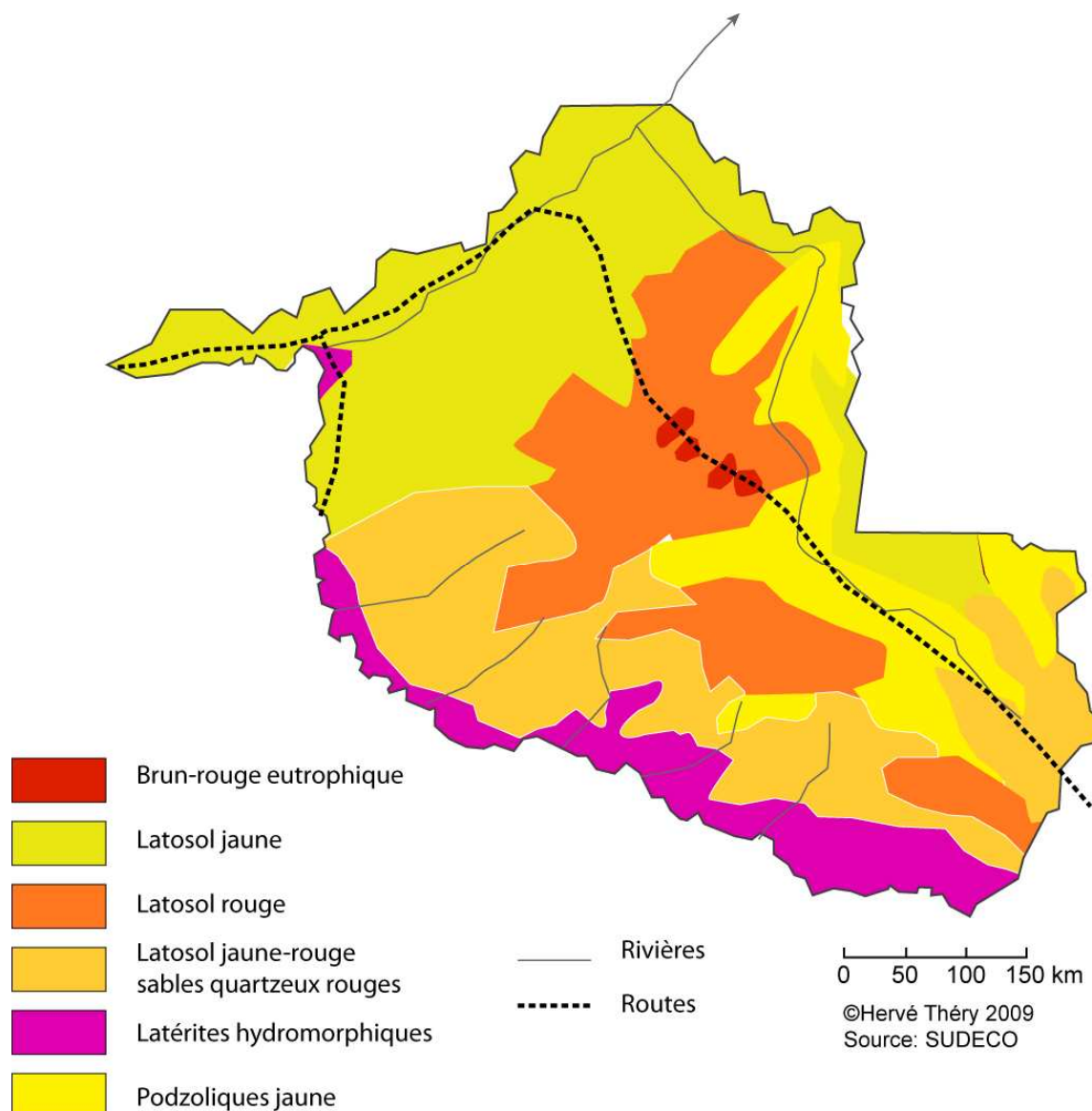
Il y a donc une certaine originalité de notre région dans l'ensemble amazonien dont, de ce point de vue, elle est la marge. Elle tient à un phénomène majeur, la période sèche qui rythme la vie de tous d'une façon très contraignante, en même temps qu'il offre au défrichement, à la construction et à tous les travaux, des conditions exceptionnelles, même si elles sont brèves. La nature présente donc en Rondônia aux hommes qui l'abordent des possibilités un peu différentes, en leur imposant – le mot n'est pas trop fort pour qui a vu les fondrières transformer les routes en pièges gluants pour les camions, et les champs en bourbiers – un rythme annuel précis. Mais leur offre-t-elle un potentiel différent pour leurs travaux ? Comme le plus important de ces travaux est l'agriculture, la question importante est celle des sols : qu'en est-il en Rondônia ?



## Des sols mal connus et pauvres

Le moins que l'on puisse dire est que leur nature est mal connue. L'état des connaissances actuelles se borne à des travaux de l'ancienne station de l'IPEAN (Institut de recherches agro-pastorales du Nord) à Porto Velho. Les résultats sont donnés dans un petit ouvrage de la série *Solos da Amazônia* (cf. bibliographie) qui décrit bien quelques sols situés à proximité de la BR 29, près de Porto Velho. Hormis ce travail, on ne peut trouver que quelques cartes – qui présentent de notables différences – obtenues par survol aérien combiné avec de trop rares prélèvements. L'Université du Rio Grande do Sul, qui entretient à Porto Velho un « campus avancé » a entrepris un programme d'études qui portera uniquement sur les zones peuplées. L'étude complète ne pourra être faite qu'avec la parution – plusieurs fois différée – des cartes du Radam<sup>9</sup>, pour la moitié nord du Territoire du moins, et à petite échelle seulement. En attendant il faut se contenter d'informations très vagues et d'une carte, la moins mauvaise, publiée par la Sudeco à partir de missions de l'IPEAN et de l'INCRA. On ne doit pas donner aux contours une valeur très grande, et les sols distingués sont bien évidemment de larges familles, au sein desquelles on pourra découvrir de grandes variations, surtout en fonction de la topographie.

Carte 6 Types de sols



<sup>9</sup> Programme Radar d'Amazonie, cartographie par radar aéroporté.

Malgré tout quelques remarques s'imposent à la vue de cette carte. La première est que la quasi totalité de ces sols est pauvres ou très pauvres, lessivés au point de n'être plus que des squelettes de sables ou d'argiles, souvent latéritisés en épaisses cuirasses dont le meilleur usage qu'on puisse faire est celui de gravillons sur les routes. Latosols de teintes diverses, au mieux podzols, ici considérés comme de bons sols, par contraste, ces sols ne peuvent devenir des sols agricoles que sous la pression de la nécessité. Les agronomes n'ont pu les classer comme « moyens » qu'en baissant beaucoup le seuil-critère (carte n° 6). Nous retrouvons ici le cas général dans les *terras firmes* d'Amazonie, dont un rapport de l'IPEAN disait en 1974 qu'elles étaient à 88 % impropres à l'agriculture de type traditionnel.

Ces handicaps, pour lourds qu'ils soient, sont donc ceux qui sont imposés à toute mise en valeur agricole en Amazonie. Mais le Rondônia a la réputation précisément d'être une terre riche, d'avoir d'excellents sols. Et même si la rumeur publique, entretenue par des articles dithyrambiques des revues à gros tirage, a beaucoup exagéré, au point que la revue *O Cruzeiro* titrait un reportage à sensation « Rondônia, l'Eldorado vert », on trouve à la base de la fabulation quelques éléments de vérité : le Rondônia possède en effet quelques bons sols. Les plus fameux d'entre eux sont les fameuses taches de *terra roxa* où s'est installé le projet de colonisation Ouro Preto. On les estime à 400 km<sup>2</sup> alors que l'Amazonie brésilienne tout entière en compte à peine 10 600<sup>10</sup> (Falesi 1970).

Ces sols sont effectivement de bonne qualité et permettent aux agronomes du Projet Ouro Preto – qui les occupe en quasi-totalité<sup>11</sup> – d'envisager des productions à long terme, essentiellement du cacao. Mais leur extension limitée, et surtout le fait qu'ils sont entièrement occupés, ne permettent pas de leur faire jouer un rôle majeur dans l'attraction qu'exerce le Rondônia sur les migrants du Sudeste brésilien. D'autres sols, dans la situation générale de médiocrité, sont objectivement attractifs : les podzols de quelques zones (essentiellement la vallée du rio Comemoração, la vallée du Machado ou Ji-Paraná sur son cours supérieur et moyen, les vallées des rios Rolim de Moura et Pimenta Bueno). Ces « bons » sols, vite reconnus, sont l'aire préférentielle des occupations illicites.

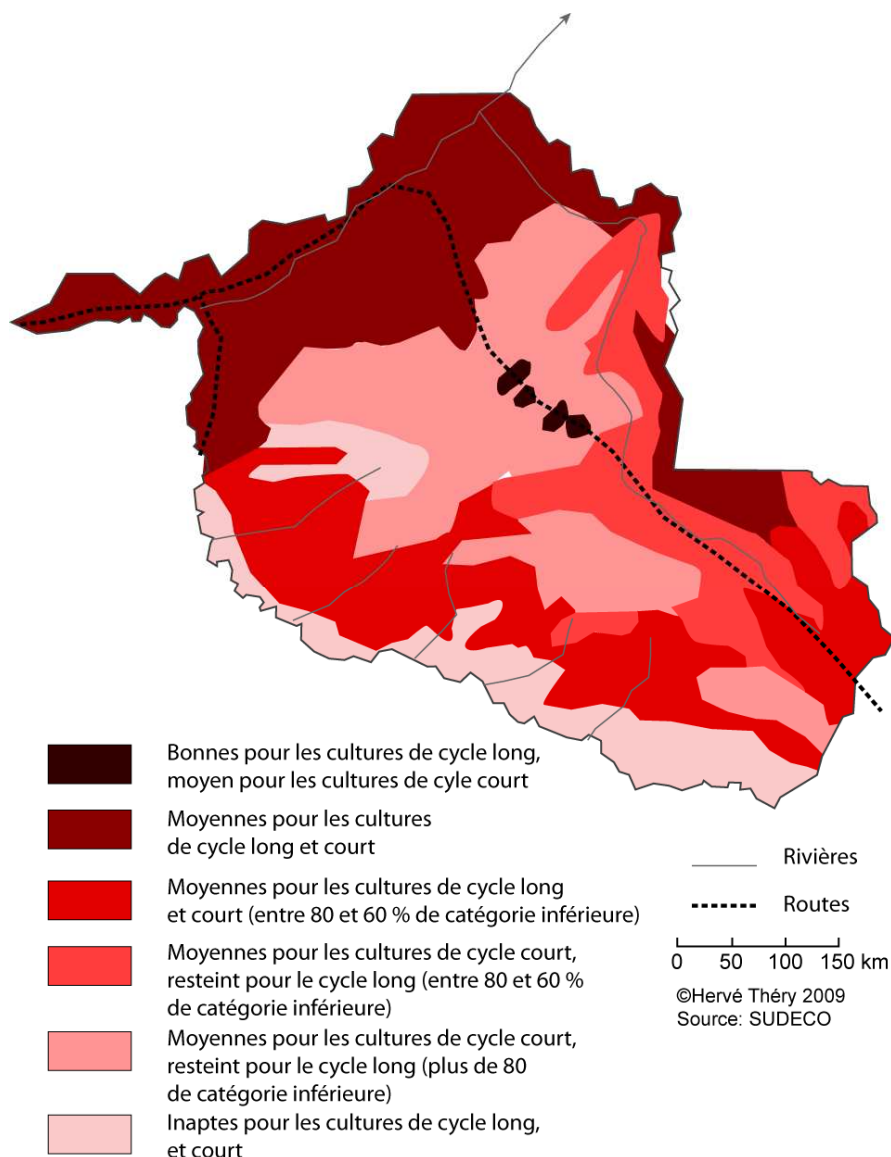
De ce tableau peu encourageant on peut tirer une deuxième remarque : la coïncidence parfaite des sols meilleurs avec le seul axe routier et le seul axe fluvial qui lui soit grossièrement parallèle (le rio Machado et affluents). Est-elle un miraculeux hasard, alors que la région est encore quasiment inconnue ? Les agronomes locaux conviennent qu'ils ne connaissent que les sols visibles à proximité des routes, simplement parce que partout ailleurs l'accès est impossible. Et les ingénieurs du DNER (Département National des Routes) ont choisi le tracé de la route en fonction des facilités topographiques offertes par les vallées du Ji-Paraná et du Jamari, et nullement pour des considérations pédologiques. C'est donc par hasard que la BR364 est venue couper ces taches de *terra roxa* au nord de Vila de Rondônia, et il n'est pas absolument interdit de penser qu'il en existe d'autres dans le Territoire, où les affleurements de basalte abondent. De même, peut-être les podzols présents au long de la route et de quelques-uns des rios ne sont-ils pas les seuls. Car si les ressources en hévéa du Rondônia ont été inventoriées empiriquement, mais à peu près complètement, et plus récemment les gisements de cassitérite repérés par les *garimpeiros* (une carte géologique a même été établie par le DNPM), c'est à une date bien plus récente que l'on a commencé à se préoccuper des possibilités agricoles de la région. La reconnaissance empirique a été bien plus difficile puisqu'il faut dans ce cas défricher, planter, cultiver, récolter, au lieu de constater simplement la présence d'un arbre ou d'un gisement. Elle n'est donc que très peu avancée, et la reconnaissance scientifique, faute de moyens de parcourir cet immense espace à la lithologie et à la topographie compliquées, est à l'état embryonnaire.

<sup>10</sup> Italo Cláudio Falesi, USP, *Caderno de Ciências da Terra* 6, 1970.

<sup>11</sup> La présence du cacaoyer sauvage a été le meilleur indicateur de l'extension de ces sols, le « *padrão de terra boa* » (critère de définition de bonnes terres).

Dans l'ensemble les sols sont donc globalement assez pauvres et relativement fragiles. Peut-être le Rondônia bénéficie-t-il, du moins dans la région de Vila de Rondônia, de conditions un peu meilleures. C'est en tout cas ce qu'a pensé l'INCRA, qui a fait de cette région un de ses pôles de colonisation principaux avec le polygone de la Transamazonienne. Mais la qualité des sols n'est pas le seul élément de la décision : il fallait aussi répondre à l'afflux spontané. Cette décision, en tout cas, a eu pour conséquence d'y fixer de gros contingents de population, ce qui a contribué à renforcer l'afflux des immigrants. Mais si la qualité des sols a été l'élément décisif, on ne sait si c'est à elle ou à l'idée que s'en sont faite les responsables – et à la décision qui en a résulté – que l'on doit attribuer l'originalité du développement de la région. Ce ne serait pas la première fois que les « contraintes » du milieu seraient moins importantes que la représentation que s'en font ou veulent en donner les hommes, qui agissent la plupart du temps sur un milieu inconnu dans lequel ils transplantent simplement des techniques ayant réussi ailleurs. En l'occurrence c'est bien ce qui se produit : les *posseiros* ne peuvent guère s'installer qu'au hasard des terres libres, sans pouvoir choisir de sols meilleurs en utilisant les connaissances empiriques qu'ils ont de leurs terroirs, trop différents, et les agronomes, même brésiliens, n'ont que des critères inopérants à utiliser, dans des conditions totalement nouvelles, sans avoir eu le temps de les ré-étalonner. Les uns comme les autres décident donc en fonction des conditions de circulation, des facilités d'accès et d'écoulement, des facteurs humains donc bien plus que des données du milieu

Carte 7 Aptitudes agricoles

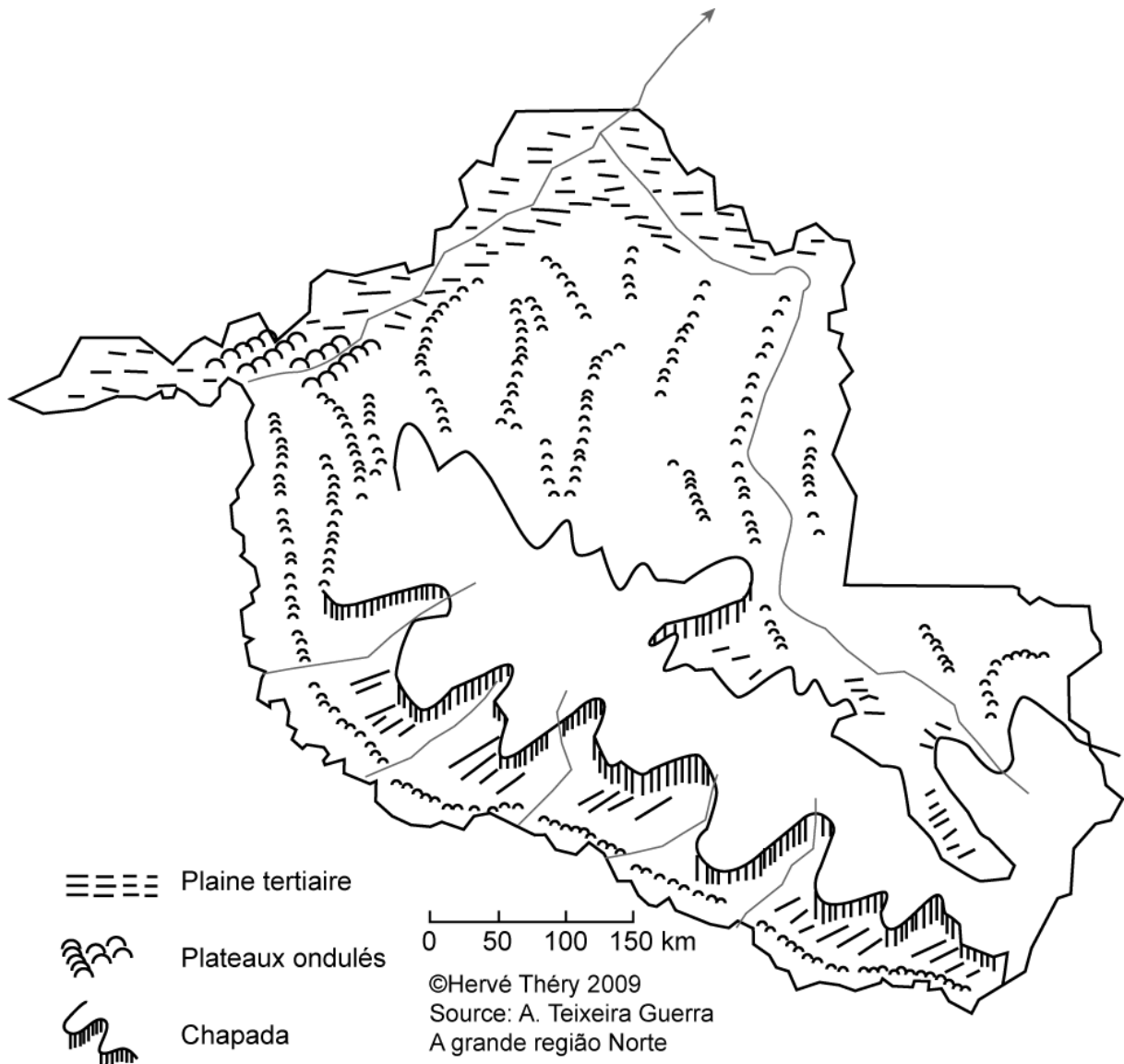




## Un relief et des régions

L'ensemble des altitudes suffit à distinguer le Rondônia de la plaine amazonienne : 96 % de la superficie se situe au dessus de l'altitude 100 mètres. Elles restent pourtant moyennes, 94 % d'entre elles étant comprises entre les courbes 100 et 600 mètres. L'ensemble est incliné vers le Nord et l'Est, vers la grande plaine tertiaire, mais on doit distinguer plusieurs ensembles : ici comme dans toute l'Amazonie, à mesure que la connaissance progresse on revient de l'idée d'une immense plaine sans accident notable, due à l'ignorance de la topographie de détail, masquée par la végétation.

Carte 8 Relief



Macedo Soares Guimarães dans son article du *Boletim Geográfico* (1944) puis Antonio Texeira Guerra (*Boletim Geográfico* janvier février 1953) et dans son ouvrage consacré à la *Grande região Norte*) distinguent quatre régions principales, division reprise par les auteurs qui les ont suivis, et que nous respectons :

- plaine amazonienne
- vallée du Mamoré-Guaporé
- revers nord du plateau brésilien
- chapadas

### 1 - La plaine amazonienne

C'est la partie qui rattache le plus étroitement la région à l'Amazonie, mais elle est peu étendue, principalement sur la rive gauche du Madeira où elle s'étale jusqu'aux limites – très artificielles – du Territoire. Constituée de sédiments argilo-sableux en surface et argileux en profondeur, elle est d'âge pléistocène et se rattache aux *terras firmes* de la plaine amazonienne.

Elle se présente comme un ensemble de bas plateaux dont l'altitude moyenne varie entre 100 et 150 mètres. Plusieurs terrasses fluviales donnent de bons sites d'habitat et de bonnes conditions portuaires à Porto Velho et Guajará-Mirim (site des deux gares). Au sud, sur la rive gauche du Madeira, le contact avec le plateau brésilien est encore très mal connu, mais se marque par les chutes qui interrompent le cours des fleuves et donnent par exemple la situation de Porto Velho, sur la chute de Santo Antônio. Le secteur ne pose guère de problèmes de circulation et la route Porto Velho-Manaus, en cours de construction, a pu être tracée sans difficultés majeures bien que sa conservation, surtout à l'époque des pluies soit si difficile qu'il a fallu asphalté la route dès avant la mise en service, ce qui est exceptionnel. L'ensemble est à peu près totalement désert, à l'exception des quelques riverains du Madeira, la circulation n'existe que sur le fleuve, qui reste l'axe unique de peuplement et de déplacement, une situation classique en Amazonie traditionnelle.

## 2 - La vallée du Mamoré-Guaporé

La situation est analogue dans la vallée du Guaporé-Mamoré, vaste plaine d'une altitude moyenne de 200 mètres, qui s'étend bien au-delà de la frontière historique du fleuve, jusqu'aux premiers contreforts des Andes. Plaine mal drainée, inondée aux hautes eaux, jalonnée de nombreux lacs permanents, cette dépression que comblent lentement les sédiments quaternaires et récents présente de grandes ressemblances avec l'Orienté bolivien et surtout avec le Pantanal du Mato Grosso.

Photo 11 Alto Guaporé



Photo Hervé Théry, 1974

En effet nous sommes ici encore très près de cette grande zone au drainage indéterminé, dont sortent aussi bien des fleuves qui finiront leur cours dans la Plata que les affluents de l'Amazone, dont les eaux passeront à Macapá. Le Guaporé, après un long cours en Mato Grosso, fait en Rondônia la frontière avec la Bolivie et, par le Mamoré, rejoint le plus long affluent de rive droite de l'Amazone, le Madeira. Sa vallée est parfois rétrécie par

des avancées de la Chapada dos Parecis, comme au fort Principe da Beira, excellent site défensif, mais aussi de meilleur passage. Mais le Guaporé est le plus souvent très large ses méandres divaguent entre des lacs aux eaux sombres et des mares qui ne se rejoignent qu'aux hautes eaux. Couverte de *campos naturais* (savane naturelles) et entourée de hauteurs qui, comme dans l'île de Marajó et dans le Pantanal, offrent des abris en période de crues, la région pourrait être une belle zone d'élevage sans son total enclavement. Toute une flore de graminées et de végétation flottante s'y développée, ainsi qu'une faune d'oiseaux et de serpents de toutes sortes, dont le gigantesque anaconda (*sucuri*) qui dépasse facilement la dizaine de mètres<sup>12</sup>. Dans toute la région, l'axe principal est bien entendu le fleuve qui relie la ville de Guajará-Mirim aux villages, tous situés sur le cours principal ou ses affluents.

Jusqu'à Guajará-Mirim, en amont, soit sur en peu moins de cent kilomètres, la vallée du Mamoré est parcourue par la BR319, qui a remplacé le chemin de fer Madeira-Mamoré. Très longtemps, ce petit fleuve, où l'on doit constamment, aux basses eaux, dégager les barges à fond plat des bancs de sables dont la position changeante trompe les meilleurs pilotes, a été le seul trait d'union entre cette région et le reste du pays. Nous avons vu que c'est par cette vallée que les Portugais ont affirmé leur mainmise sur tout le haut Madeira, que les chutes les empêchaient d'atteindre par l'aval. Mais ce qui était un axe important du temps des *bandeiras* ou du commerce par barges à rameurs ne peut l'être une région moderne. La vallée continue à vivre au rythme ancien, alors que la route, qui passe à moins de cent kilomètres a fait entrer les régions voisines dans les circuits de l'économie moderne.

Tant que, pour atteindre le haut Guaporé ou pour en sortir, les produits de São Paulo ou ceux de l'agriculture et de l'élevage locaux doivent passer par Guajará-Mirim et Porto Velho, au prix de plusieurs ruptures de charge et par des moyens de transport archaïques, on ne peut guère envisager de développement du plus vieil axe de peuplement du Rondônia. Il en va tout autrement de ces régions situées à l'est de la chapada, celles qu'en 1910 encore, du temps de la picada héroïque du colonel Rondon, les cartes marquaient encore d'une tache blanche, sous la rubrique « terres inexplorées ».

### 3 - Le revers nord du plateau brésilien

La topographie est très variée, mais fort mal connue, masquée qu'elle est par la végétation. On doit en effet pour le moment se contenter d'un simple survol aérien de la forêt, en attendant la sortie des cartes Radam. Même l'altimétrie est incertaine, l'INCRA n'a pu jusqu'à ce jour faire de nivellement précis qu'au long de la BR364, en 1974 (résultats non encore parus). Elle va du type plateau légèrement ondulé aux collines (pente <20 % et altitude <200 m) et aux *serras* (pente >20 %, altitude >200 m), avec un relèvement net des altitudes vers le SE. La lithologie de cette région suffit à la distinguer de la plaine tertiaire : roches précambriennes, essentiellement gneiss et grès, mais aussi granits.

L'évolution géologique de la région est très incertaine, on la trouve esquissée, sous forme d'hypothèse, dans le Bulletin du DNPM n° 125 (Rio de Janeiro, 1966). Il est difficile de fixer les ordres d'apparition, mais on peut supposer qu'on a eu la succession suivante : gneiss, quartzites, arkoses, venues de granit, les sables crétacés reposant en discordance sur ces couches pénéplanées à une ou plusieurs époques indéterminées. Des failles sont visibles, d'âge différent, les unes d'âge précambrien, les autres mésozoïques (celles qui affectent les chapadas, de direction N-S et NW-Sergipe) et des mouvements verticaux et tangentiels ont créé des auréoles métamorphiques. La plus importante de ces failles guide le cours du Madeira, le compartiment de rive gauche étant déprimé. Mais beaucoup reste à faire pour établir avec certitude l'histoire de la région, très intéressante par le fait qu'elle est un contact entre deux des éléments majeurs de l'Amérique du Sud.

---

<sup>12</sup> Une peau de cette longueur est exposée dans le musée de Guajará-Mirim, installé dans l'ancienne gare.

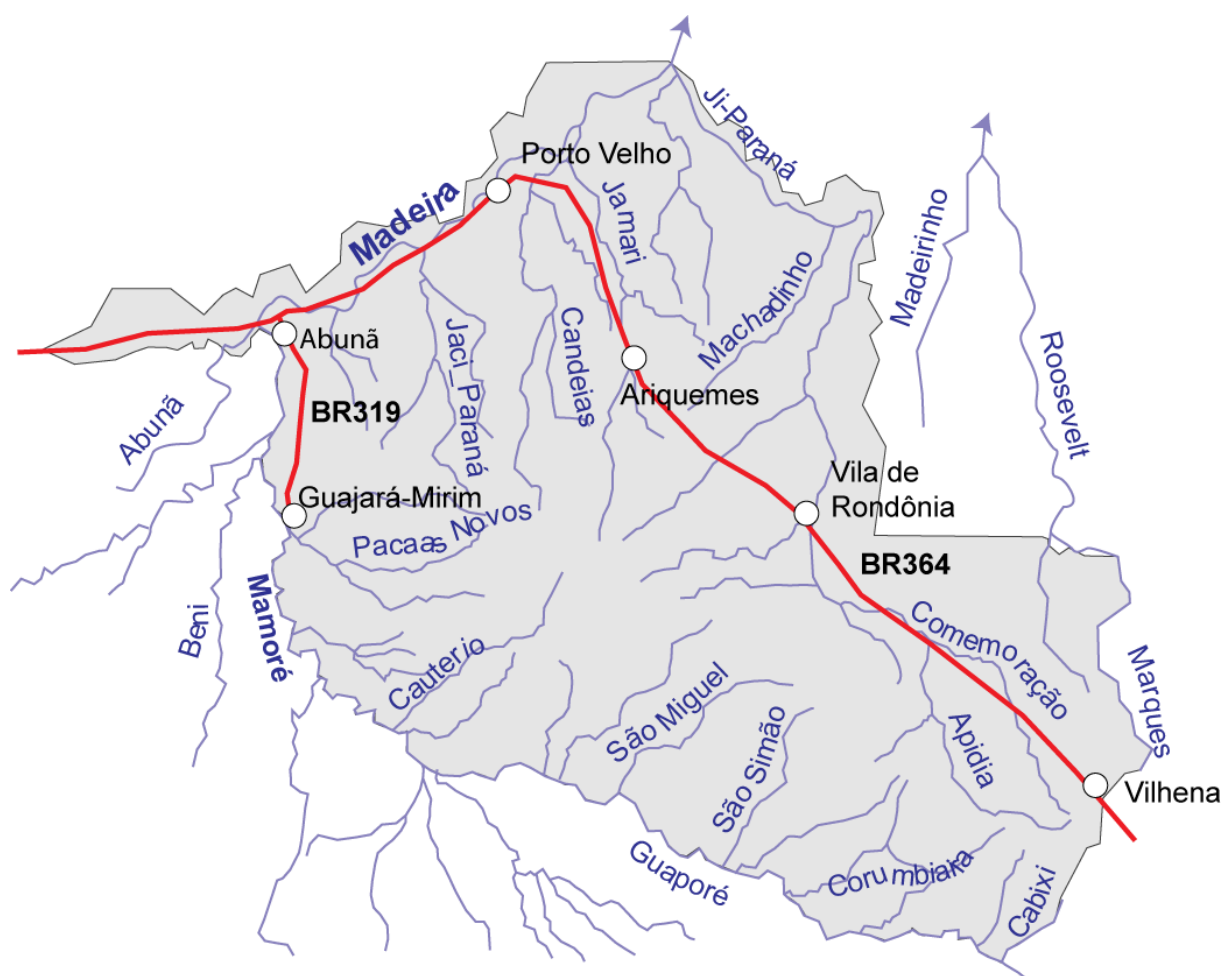


Une étude du DNPM se limite à l'étude d'un quadrilatère au nord-ouest du Rondônia, qui inclut ce contact du nord et les serras de quartzite de Mutum (cf. bibliographie). C'est de ces travaux, en cours de publication, que nous tirons les coupes de la figure n° 10. Les gneiss, facilement altérés sous climat chaud et humide, donnent la topographie de collines, plus accentuées à proximité des granites. Ceux-ci évoluent à peu près de la même façon, mais constituent aussi des *serras*, des *espigões* de type « dos de baleine » un peu partout, surtout au nord de la chapada, vers l'est et le nord-est, sur le haut et moyen Jamari. Tout ce plateau est disséqué par un réseau hydrographique dense, les chapadas jouant le rôle de ligne de partage des eaux entre le système du Guaporé et celui du Madeira (carte n° 8). On trouve aussi des formes en dôme, parfois exfolié et des affleurements de roche saine. Au nord-ouest enfin on remarque un groupe de serras, dans les quartzites de la formation Mutum-Paraná, sous forme d' *espigões* longs, à versants raides, dépassant 300 mètres.

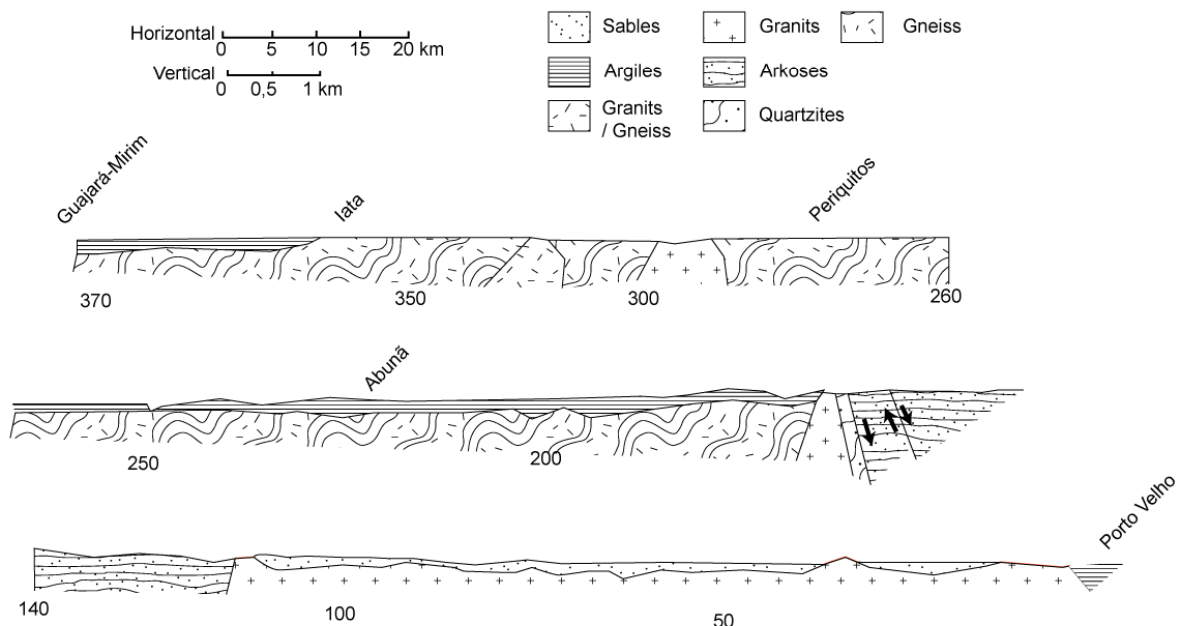
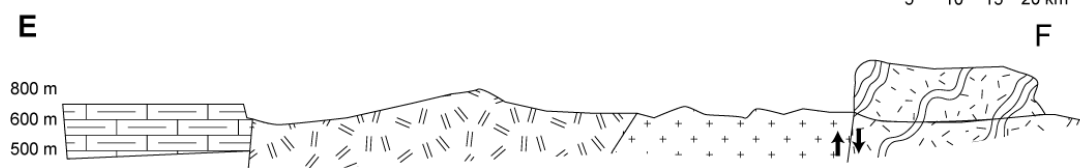
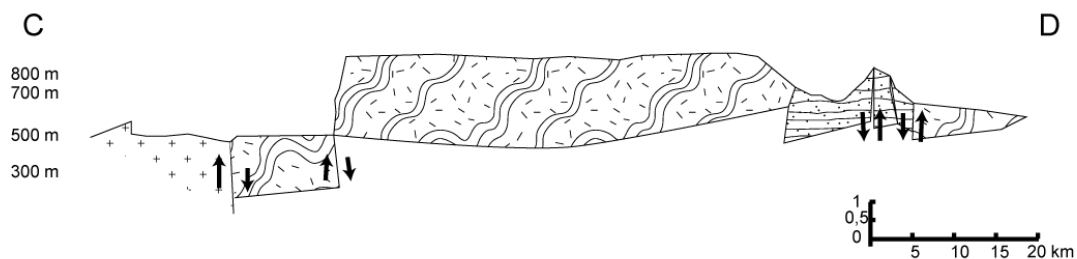
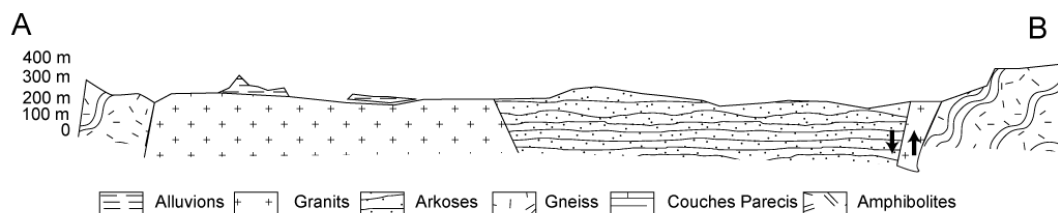
Trois grands ensembles peuvent être distingués : une pénéplaine très avancée au nord, où se détache, dans les arkoses de la formation Palmeiral une bande de collines tabulaires, les massifs granitiques et les serras du nord-est. L'ensemble, très érodé et partiellement pénéplané, est couvert d'un manteau éluvio-colluvial parfois supérieur à une dizaine de mètres, plus profond encore dans les vallées où il se mêle aux alluvions.

Cette région qui constitue, en étendue, la majorité du Territoire, est aussi la plus intéressante pour ce qui est de l'occupation humaine et de la circulation. C'est en effet là qu'a été tracée la BR364 et que se fait actuellement l'avancée pionnière. Si l'on excepte l'habitat de la vallée du Mamoré-Guaporé, on trouve ici regroupée toute la population rondonienne puisque la plaine tertiaire et les chapadas sont pratiquement – et dans le deuxième cas, absolument – vides d'hommes.

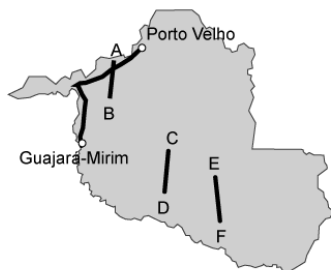
Carte 9 Hydrographie



## Carte 10 Coupe géologiques



Source: Boletim n° 125 DNPM



#### 4 - Les chapadas

Les Chapadas, accident majeur du relief rondonien, en sont encore les grandes inconnues. Survolées, explorées par les chercheurs d'or et de minéraux (qui n'y ont rien trouvé), reconnues par deux expéditions géologiques qui se sont posées en hélicoptère dans les campos du sommet, ces chapadas n'ont connu qu'un peuplement exceptionnel, celui des Indiens qui utilisaient quelques grottes dans les escarpements des flancs. Elles constituent une bande orientée SW-NE, qui part du nord du Mato Grosso et vient jusqu'aux bords du Guaporé-Mamoré qu'elles séparent du reste du Territoire.

Ces hauts plateaux, qui atteignent 1 000 mètres dans la Chapada des Pacaas Novos, ont des versants abrupts dépassant parfois 400 mètres. Ils sont le résidu d'un plateau qui couvrait tout le Nord de la zone centrale du Brésil. Les sommets, plans et d'altitude égale, témoignent de l'ancienne surface. On peut distinguer trois ensembles qui, du sud au nord, reçoivent les noms de Chapada dos Parecis, de Upione et dos Pacaas Novos. Ce sont des couches sédimentaires où dominent argiles, grès et sables. À la base, des grès et argiles en stratification croisée, puis 300 mètres de grès, enfin de couches sableuses variées, d'âge probablement crétacé. Mais les variations lithologiques sont nombreuses à tous les étages, et les faciès variés.

On doit distinguer d'une part un anneau extérieur, en croissant, encerclant l'ensemble par l'ouest, massif et élevé, aux abrupts puissants, qui donne, à qui regarde depuis la vallée, une impression de haute montagne (mais cet anneau est brisé au centre par des failles, disséqué par le Jamari et le rio Pacaas Novos, et diminue d'est en Ouest) et d'autre part un noyau central associé au front du nord-est, très disséqué en *morros* dont le sommet correspond aux grès. Il est ouvert par des vallées en V, qui percent les couches dures ou par des canyons profonds et couverts d'une végétation de *cerrado*, ouverte et arbustive, la forêt ne subsistant que sur les flancs et dans les vallées en galeries.

Ces chapadas sont l'accident le plus notable du relief, très visibles d'avion, mais ces hauteurs impressionnantes, aux abrupts puissants, ne constituent nullement un obstacle à la circulations, car dans le Territoire aucun axe ne les traverse, pas une route, pas un sentier. La grande route les longe et n'a à les franchir qu'en Mato Grosso. Là, elle suit leur axe tout au long, de Parecis à Vilhena, en Rondônia déjà, à 663 mètres d'altitude, hauteur dont elle redescend ensuite jusqu'au Madeira. Dans cette portion, les camionneurs qui s'y ensablent et ne trouvent aucun habitant pour les aider peuvent témoigner de l'hostilité du milieu. Mais dans le reste du Territoire tout se passe exactement comme si ces chapadas n'existaient pas, elles sont simplement une ligne à l'horizon, cette ligne qui avait fait imaginer, du temps des bandeiras, la mystérieuse Serra do Norte.

#### 5 - Les problèmes de circulation

Les problèmes de circulation se posent donc différemment selon les régions, essentiellement fluviale dans la plaine tertiaire et la vallée du Mamoré-Guaporé, elle est inexistante dans les chapadas et les problèmes se posent donc principalement dans la zone de bas plateaux ondulés qui constitue, en étendue, la part la plus importante du Territoire et regroupent l'essentiel de sa population.

L'obstacle principal à la circulation y est la forêt, où les problèmes sont différents selon le moyen de transport utilisé. Les piétons et les animaux s'ouvrent sans trop de mal une sente, et doivent seulement traverser – le plus souvent au moyen de quelques troncs jetés en travers – les innombrables igarapés qu'enflent souvent les pluies. Mais quand il s'agit d'ouvrir une route carrossable, les difficultés sont bien plus graves. Les innombrables ondulations de la topographie obligent à de très nombreux travaux de déblai et remblai : ils sont facilités par l'épaisseur du manteau de roche décomposée, qui permet le travail des



bouteurs, mais a l'inconvénient d'être très sensible au ravinement, si bien qu'on ne compte plus les effondrements de paquets de boue des flancs des tranchées en déblai, ni les portions de routes en remblai emportés par l'igarapé qu'on avait voulu barrer. De plus ces épaisseurs de sables et d'argiles voient les camions s'ensabler ou s'embourber, selon qu'on est en saison sèche ou humide, et une des tâches principales du BEC est d'utiliser ses engins de terrassement à tirer les véhicules des ornières.

Parfois aussi la route doit traverser un affleurement de roche saine, granite ou gneiss, et il faut avoir recours aux explosifs, ce qui augmente coûts et délais. Du moins alors trouve-t-on pour quelques kilomètres ce qui fait défaut ailleurs, le gravier pour empierrer la route. Les impératifs du transport sont tels que le plus souvent on a recours à la latérite, heureusement abondante, en cuirasse épaisse : on la broie et on la répand sur la route, mais elle friable, d'où les épais nuages de poussière rouge qui s'élèvent au passage des véhicules, pour se déposer ensuite sur la végétation avoisinante, ou sur les voyageurs résignés.

Évitant les serras les plus importantes et les morros les plus hauts au prix d'innombrables virages, la route ne peut échapper à la traversée des igarapés, en remblai, ni surtout à celle des nombreux rios de l'abondante hydrographie du Rondônia. Le passage des plus importants, le Machado et le Jarú, longtemps fait sur des bacs, a donné naissance aux agglomérations principales de la zone pionnière, que la construction de ponts en béton n'a pas remises en question. Mais dans la plupart des cas le BEC a construit des ponts en bois, qu'il remplace progressivement par d'autres en béton, et dont la chute épisodique rythme les approvisionnements de Porto Velho et des autres villes. Leur très grand nombre, la décomposition rapide du bois sous ce climat mettent souvent en défaut la technique et la rapidité des militaires du Génie.

Malgré tous ces handicaps la route a été ouverte au trafic lourd à travers cette région peu favorable à l'installation et à la conservation d'une chaussée non asphaltée. La volonté d'« ouvrir » le Rondônia et l'Acre, de rejoindre Manaus et la Transamazonienne par l'ouest a été concrétisée par l'installation et le travail du 5<sup>e</sup> BEC. Dès lors qu'il s'agissait d'une volonté de rejoindre au plus court Cuiabá à Porto Velho, on a adopté le tracé le plus direct, qui suit en Rondônia les vallées du Ji-Paraná, depuis la retombée de la Chapada des Parecis jusqu'à Vila de Rondônia et celle du Jamari jusqu'à proximité de Porto Velho, ce qui explique qu'il faille franchir, outre ces deux fleuves, la foule de leurs affluents.

C'est exactement le tracé de la ligne télégraphique du Maréchal Rondon, mais entre les deux vallées une lacune de plus de cent kilomètres dans une topographie confuse, et surtout, avant d'y parvenir, la Chapada des Parecis ont été les obstacles principaux. L'autre axe important, la BR 319 qui relie Porto Velho à Guajará-Mirim, bénéficie de conditions plus favorables : souvent située dans la plaine tertiaire ou la vallée du Madeira-Mamoré, elle a repris le tracé de l'ancienne voie ferrée, qu'elle longe à quelques mètres ou kilomètres et dont elle utilise même les ponts. De même la BR 236 poursuit vers l'Acre sans grands obstacles. Il n'en serait pas de même de la BR 421, dite « route de la cassitérite », qui n'est encore qu'un projet, et qui ouvrirait les principaux gisements de ce minerai et raccourcirait de plusieurs centaines de kilomètres le voyage vers Guajará-Mirim en évitant le détour de Porto Velho et d'Abunã. Mais il faudra pour cela vaincre le passage de la chapada centrale et la construction de cette route est sans cesse remise en question.

Carte 11 Routes et villes



Ainsi donc, si le relief, le type d'érosion, la végétation opposent à la circulation des obstacles importants, la volonté d'ouverture, la technique et les crédits qui lui donnent les moyens de se réaliser en sont venus a bout. Mais c'est au prix d'efforts démesurés, d'une lutte de tous les instants de tout un bataillon du Génie, débordé par sa tâche d'entretenir, dans des conditions très difficiles, avec des crédits et des effectifs insuffisants, plus de trois mille kilomètres de routes en Mato Grosso, Rondônia et Acre. Et surtout, si techniquement les obstacles à la circulation peuvent être vaincus, il reste des données du milieu naturel qui ne seront jamais surmontées : l'immensité, les énormes distances que l'on doit parcourir sans cesse en Rondônia comme dans toute l'Amazonie.

Remarquons que le progrès technique dans le domaine des communications et des transports a toujours joué un grand rôle en Amazonie. Le bateau à vapeur y a permis la remontée du fleuve malgré le courant et les crues, le chemin de fer de contourner les rapides du Madeira. Le télégraphe a relié la région au reste du pays, en y faisant parvenir en quelques secondes les décisions et les nouvelles. De nos jours la route, les avions à réaction et les télécommunications par réflexion troposphérique intègrent réellement l'Amazonie au Brésil, en faisant circuler rapidement les marchandises, les hommes et l'information.

## Immensité et insalubrité

On imagine mal ce que représentent ces distances démesurées : des villes de la zone pionnière Ariquemes ou Pimenta Bueno, on doit se déplacer à Porto Velho pour toute formalité administrative (établissement de certificat, emprunt bancaire, etc.), ce qui signifie de six à douze heures de trépidations incessantes sur une route pleine d'ornières et de nids de poule, un voyage dont on sort moulu et couvert d'une poussière rouge, collante et insinuante. Les particuliers y renoncent souvent, les commerçants y sont contraints et les administrateurs, militaires, ingénieurs s'y résignent. La radio, une toute nouvelle ligne d'aviation bihebdomadaire – un petit bimoteur à quinze places – ne suffisent pas à vaincre la distance. Et l'on retrouve ce problème à toutes les échelles. Dans les lots du projet de colonisation Ouro Preto, la colon le plus éloigné du centre doit parcourir quarante de kilomètres à pied pour acheter une faucille ou des semences à la coopérative, en faire quarante de plus dans un taxi collectif délabré pour aller en ville acheter un morceau de tissu ou une boîte d'huile. Pour réapprovisionner son stock un commerçant de Guajará-Mirim doit écrire ou téléphoner à São Paulo, de là un camion lui apportera sa marchandise en dix jours à travers les États de São Paulo et Mato Grosso, soit 2 963 kms, dont 1 521 sans asphalte (de Cuiabá à Porto Velho), avec peu de relais, si bien que le camionneur dort dans un hamac suspendu sous son camion, où il a aussi un tonnelet d'eau et un matériel élémentaire de cuisine.

L'axe de la route est la ligne de vie du Territoire, mais il faut bien du temps, beaucoup d'argent pour la parcourir, l'entretenir. Et la situation est pire dès que l'on s'en écarte : on doit suivre l'interminable et épuisant chemin piétonnier mal ouvert dans la forêt, au mieux le fleuve, puis l'igarapé, si la baisse des eaux ne découvre pas bancs de sable et rochers. Aussi la distance et les difficultés de la circulation ont vite fait de décourager les audacieux. Il n'est plus possible comme aux temps semi-esclavagiste du caoutchouc, d'envoyer un homme seul à des jours ou des semaines de navigation d'un magasin.

Désormais, à côté des ruines de ce système en décadence s'installe un colon plus exigeant, qui a besoin d'acheter régulièrement de la nourriture pour sa nombreuse famille et d'écouler sa récolte, ce qui suppose l'accès du camion jusqu'à son champ, donc la proximité de la route : le Rondônia « utile » se réduit pratiquement à une étroite bande de part et d'autre de la BR364 et de quelques pistes de pénétration, publiques ou privées, qui s'y rattachent. Des immensités du Rondônia il ne reste qu'un ruban démesuré « si loin de Dieu, et si loin de Saint Paul » (c'est-à-dire, en portugais, de São Paulo) comme le dit une savoureuse expression locale, espace absurde en forme de couloir, avancée quasi-militaire où la *blitzkrieg* mené contre la forêt s'est fait au prix de l'étirement dangereux des lignes de communication qui relient aux bases de départ. C'est le système le plus efficace, le seul qui permette l'accès à ces régions lointaines, mais l'espace naturel n'est qu'égratigné, pénétré mais non vaincu; il oppose – mais sans doute n'est-ce que provisoire – à l'avancée pionnière la défense passive de son immensité, où l'action de l'homme semble s'être trompée d'échelle.

Mais il est des défenses plus efficaces, qui rappellent que le milieu naturel n'est pas dompté. L'insalubrité domine l'Amazonie, même si ce n'est pas, comme on l'a longtemps cru, la terre de toutes pourritures et de tous les miasmes. Un mot suffit à rappeler les périls toujours présents, malaria, le fléau qui a décimé les pionniers de l'Amazonie, *bandeirantes* missionnaires, *seringueiros* et *garimpeiros*, constructeurs du chemin de fer et de la route : malaria. La région abonde en anophèles porteurs du *plasmodium vivax* et surtout du redoutable *plasmodium falciparum*, responsables des fièvres tierces malignes, qui laissent le malade grelottant de froid malgré ses couvertures et la température étouffante, incapable du moindre effort. Leur fréquent retour l'épuisent, l'amaigrissent et arrivent parfois le tuer. Bien peu nombreux sont ceux qui y échappent, et la quinine quotidienne, trop chère pour la plupart des colons, devient nocive à la longue, fatigue le foie et laisse le sujet exposé aux hépatites



virales. Il est commun en Rondônia de se demander dès les premiers mots de l'entretien des nouvelles de sa malaria, ou combien l'interlocuteur « en » a eu (certains dépassant la dizaine), tant la cohabitation avec la maladie est entrée dans les mœurs.

De même la verminose, dont on a constaté qu'elle atteignait 95 % de la population. Les eaux sont pratiquement toutes contaminées et toutes les analyses décèlent ankylostomes, lambliaise, anguillules, etc., et aussi des amibes. Tous ces parasites contribuent encore à affaiblir les malades et à les engager dans le cercle vicieux maladie - incapacité au travail - faible production et faible revenu - malnutrition, qui favorise à son tour la maladie. De plus ce climat entretient les maladies cutanées, la surinfection des plaies. Ajoutons encore les maladies de l'appareil circulatoire, principalement l'anémie ankylostomique qui tue chaque année des dizaines de malades, la tuberculose, qui ici n'est pas encore vaincue et est favorisée par le climat, la lèpre, le trachome qui attaque les yeux, la fièvre jaune qui fait son apparition dans les zones de peuplement plus dense. Toutes ces maladies sont de plus rendues infiniment plus fréquentes et plus graves par le très bas niveau de vie, par le biais de la sous-alimentation et surtout de la malnutrition, du manque d'hygiène, d'éducation sanitaire et ménagère qui perpétue les mauvaises habitudes alimentaires (quasi-absence du poisson dans les menus populaires malgré la proximité des fleuves). Le résultat est que la mortalité, relativement peu élevée dans cette population jeune (8,90 selon l'annuaire statistique de Rondônia) atteint, chez les enfants de moins d'un an, des taux effarants : 171 morts pour mille enfants nés vivants, sans compter les nombreux accidents prénataux.

Au total le milieu peut donc, sans que l'on verse dans la légende noire de l'Amazonie, être considéré comme relativement hostile, en tout cas susceptible de freiner largement l'activité des immigrants non immunisés, d'autant que le très faible et très déficient équipement médical ne permet pas de juguler ces maladies qui ont pourtant été vaincues ailleurs. Il faut rappeler que le milieu prélève un tribut élevé en vies et par les accidents (chutes d'arbres surtout) et par les attaques des animaux dont on viole ou détruit l'habitat : jaguars et surtout serpents qui tuent pour se défendre des défricheurs au pieds le plus souvent nus, mais aussi araignées, scorpions, et dans les fleuves raies venimeuses, poissons électriques, piranhas dont le danger n'est pas, complètement une légende.

Tous ces périls, dont on exagère parfois le portée pour accentuer le mérite d'un voyage aventureux, n'en existent pas moins et tuent ou découragent bien des colons attirés par la légende dorée de l'Amazonie et qui se heurtent à sa sombre réalité. Nous n'insisterons pas davantage car ces deux caractères répulsifs du milieu, immensité et insalubrité, ne sont pas spécifiquement rondoniens, mais caractérisent toute l'Amazonie. On ne pouvait pourtant les passer sous silence puisque ce sont ceux qui handicapent le plus directement les hommes alors que les autres facteurs ont surtout pour effet de leur offrir un potentiel réduit, ingrat, mais sans les repousser ni rendre pénible leur vie quotidienne où menacer leur santé ou leur vie.

Au total, un milieu qui est bien celui de toute la grande région Nord, comme elle encore mal connu et globalement peu favorable à l'installation humaine, avec des nuances sur lesquelles nous ne reviendrons pas et qui donnent au Rondônia une physionomie particulière dans l'ensemble amazonien. Mais ces conditions, comme toujours, ne valent que pour un style d'occupation donné, avec ses techniques propres, et surtout les hommes qui le portent. Selon ce qu'ils sont, en nombre, en qualification, la façon dont ils s'organisent, les décisions qu'ils prennent, la situation de départ prend une tout autre allure, on voit des groupes humains tirer un parti extraordinaire de conditions très hostiles et d'autres gâcher des « terres promises », les uns mettant en valeur le Zuiderzee ou le Néguev, les autres faisant des riches terres de la *zona de mata* du Nordeste des terres de pauvreté et d'esclavage.

Nous verrons dans la troisième partie les réalisations proprement dites, voyons tout d'abord les problèmes liés aux hommes, à leur organisation, à leurs décisions.

## Les problèmes des hommes



Photo exergue 7 Enfants à Costa Marques, vallée du Mamoré-Guaporé

(photo Hervé Théry 1974)

### Les hommes

#### *Leur nombre*

On peut développer un simple corollaire de ce que nous disions à propos des distances : trop d'espace pour trop peu d'hommes, car ce n'est que par rapport à la rareté des hommes que l'espace immense devient un handicap. Environ 240 000 personnes sur un territoire qui présente près de 45 % de celui de la France, nous sommes théoriquement en-dessous du seuil de un habitant par kilomètre carré. Bien que dans la réalité des faits les densités soient plus élevées, la dispersion reste grande, la domination de l'homme sur le milieu reste faible. On ne peut encore calculer l'optimum de peuplement du milieu amazonien – d'aucuns voudraient qu'il soit très proche de zéro, au nom de considérations écologiques fort défendables – mais il est certain que dans le système choisi, il n'y a pas en Rondônia assez d'hommes pour défricher, cultiver et rentabiliser l'installation d'un commerce satisfaisant des besoins non immédiats, ou d'un système scolaire, sanitaire et administratif de qualité convenable. L'afflux actuel des immigrants et le rapide peuplement d'une zone particulière modifient actuellement cette situation, mais dans une première phase nous assistons à une détérioration plus qu'à une amélioration, qui n'apparaîtra qu'avec un certain retard.

#### *Leur qualification*

En outre un très grave déficit apparaît quand on examine la qualification : le Rondônia manque de cadres spécialisés. Ce déficit dont se plaignent tous les responsables et tous les rapports officiels est sensible dans tous les secteurs, il manque des administrateurs, des géologues, des architectes, des médecins, spécialistes ou non, des professeurs, tous les types

de « professionnels » qualifiés. Rien de très étonnant à cela étant donné la croissance explosive des besoins et la création de tant d'administrations nouvelles qui recrutent toutes, dans un Territoire qui n'était encore récemment que très peu peuplé, les rares personnes un tant soit peu qualifiées. Il n'est pas facile de trouver sur place les cadres compétents, d'autant que le système scolaire n'en forme pas un seul, ni de faire venir des spécialistes d'autres régions du Brésil.

On imagine mal ce que représente pour un Brésilien de la côte le Territoire de Rondônia : il partage souvent la plupart des préjugés des Européens sur l'Amazonie, l'Enfer Vert, les Indiens, l'insalubrité, toute la « légende noire » répandue par la littérature à sensation. Et il est vrai que quitter São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre ou même Salvador et Recife pour Porto Velho revient à accepter, un sacrifice : le niveau d'équipement sanitaire, scolaire, commercial, la qualité de la vie sociale et culturelle sont beaucoup plus bas dans les régions de l'« *interior* » que ce à quoi sont habituées les classes moyennes de zones développées. Quand quelques uns d'entre eux se décident, pour gagner l'argent qui leur permettra de s'installer dans le Sud (cas fréquent chez les médecins, dentistes, avocats et professions libérales) ou au hasard d'une mutation, à passer quelques années en Rondônia, c'est toujours à regret, avec la volonté bien arrêtée d'en partir dès que possible.

Cette « *saudade* » (nostalgie) du Sud va très loin et se berce dans des soirées qui regroupent les spécialistes entre eux, souvent autour du *churrasco* et du *chimarrão* (viande grillée au feu de bois et infusion de maté) car la plupart de ces déracinés sont des *gaúchos* du Rio Grande do Sul. Le sentiment d'un exil est d'ailleurs si fort qu'on entend assez souvent, sur un ton qui n'est qu'à demi celui de la plaisanterie : « j'ai reçu une lettre du Brésil » ou « je vais en vacances au Brésil », tant est forte l'impression de se trouver dans un pays différent, une sorte de colonie à l'intérieur des frontières. Ces cadres constituent une société qui vit en cercle fermé, avec un esprit de retour très marqué, et donc la tentation permanente de ne pas se soucier à long terme de l'avenir du Territoire. Le plus souvent pourtant, un premier temps d'enthousiasme fait qu'on veut prendre à bras le corps les problèmes, mais leur gravité, la faiblesse des ressources disponibles amènent les responsables à se laisser gagner par le « virus amazonien » de la nonchalance et du découragement, et la volonté d'intégrer la région au reste du Brésil fait place au désir de terminer au mieux, avec le minimum de soucis, le temps obligatoire.

Il y a donc un déficit chronique en spécialistes, qui voient souvent leur efficacité émoussée par un climat, un style de vie, une mentalité assez déprimante, gaspillée en querelles entre services, et l'on sent ce que cette situation peut avoir de conséquences négatives sur le bon encadrement du développement spontané par les organes responsables. Une amorce de solution a été esquissée par une institution originale et intéressante, le « Projet Rondon ».

Partant de la constatation du manque de personnel qualifié dans le Nord et le Nordeste, alors qu'il en existe dans le Sud et le Sudeste, le *Projeto Rondon* est une tentative de rééquilibrer la situation : des « opérations nationales » envoient des groupes d'étudiants en fin de scolarité découvrir par eux-mêmes les réalités de leur pays, et prêter leur concours pour des opérations ponctuelles (un ou deux mois de vacances universitaires). Au cours de l'année, 21 « campus avancés » fournissent aux différents organismes une main-d'œuvre qualifiée, gratuite et décidée. Malheureusement ce Projet souffre de quelques défauts qui diminuent beaucoup son utilité : le temps trop court du séjour n'est pas compensé par une programmation rigoureuse de l'encadrement, si bien qu'il faut souvent improviser très vite des actions partielles pour occuper les étudiants, sans grand profit pour la communauté, qui aurait besoin d'action planifiée et suivie.



Un programme complémentaire est prévu dit d'« intériorisation », visant à fixer de jeunes spécialistes, pour deux ans, dans les zones de l'intérieur, en leur fournissant des contrats avantageux. Mais cette partie, encore peu développée, semble bien secondaire par rapport aux transports massifs d'étudiants à travers le Brésil (par les soins de l'Armée de l'Air), l'objectif principal paraissant être de faire découvrir aux universitaires du sud les parties arriérées du pays, pour assurer l'homogénéisation du pays. Malgré ces réserves, ce projet constitue une initiative intelligente, et en Rondônia tout le monde connaît les *camisetas* (T-shirt) frappées du sigle du projet Rondon, grâce au campus de Porto Velho, tenu par l'Université Fédérale du Rio Grande do Sul, qui a vu passer en 1973 près de 200 étudiants et professeurs, de médecine, médecine vétérinaire, agronomie, géologie, architecture, génie civil, droit, administration, etc.

Mais le problème n'est pas seulement celui du nombre et de la qualité du personnel d'encadrement : c'est aussi celui des institutions qui les emploient : selon qu'elles sont plus ou moins bien organisées, les compétences sont plus ou moins bien utilisées. En Rondônia les structures sont diverses, des administrations locales anciennes sont débordées et les nouvelles administrations fédérales encore inexpérimentées.

## Les administrations

### *Les administrations locales*

La très rapide augmentation de la population a eu pour conséquence de déborder complètement les administrations locales, installées alors que le Territoire n'était que très peu peuplé, en marge de l'activité du pays. Le doublement du nombre des administrés entre 1950 et 1960, son triplement entre 1960 et 1974, la multiplication des activités, la conquête de nouveaux espaces ont rendu obsolètes les moyens administratifs et les méthodes de gestion, souvent entachées d'une certaine nonchalance. Traditionnellement le ressort du gouvernement du Territoire ne dépassait guère Porto Velho, sauf pour d'épisodiques tournées – en bateau ou avion – de quelques fonctionnaires accablés. Guajará-Mirim était pratiquement le fief de son maire dont la mouvance s'étendait sur toute la vallée du Mamoré-Guaporé, où il avait pour seuls « concurrents » les militaires du fort Príncipe Beira et les religieux, souvent français, qui tentaient de remédier par leur assistance à la sous-administration de la région. L'intérieur vide était administrativement une *terra nullius* où chacun devait pourvoir à sa sécurité et sa santé, mais ou ne pesait aucune contrainte légale au règlementaire.

Le gouvernement du Territoire est resté largement-organisé en fonction de ces tâches restreintes : ses *secretarias* (ministères locaux) principales, celles de l'administration et des finances, de la sécurité publique, des travaux publics, de l'éducation, de la santé agissent principalement en ville, la *secretaria* à l'économie, à l'agriculture et à la colonisation (le seul fait que ces trois postes soient groupés prouve le peu d'intérêt qui leur est porté) agissant seule hors du centre à cause de l'existence des colonies du gouvernement à proximité de Porto Velho et à Iata. Plusieurs tentatives en vue de restructurer l'organigramme ont échoué devant l'inertie, le poids des habitudes, mais peut-être aussi le souci de préserver certaines bonnes places. De même, des routines de gestion, des traditions de nonchalance – les bureaux, bien que désormais climatisés, n'ouvrent l'après-midi qu'à 16 heures, pour fermer à 18 heures – un certain laisser-aller de la comptabilité ont résisté aux mises en garde répétées et aux tentatives de réformes promues par le SENAM (Service d'assistance aux *municípios*). Au-delà des pesanteurs dues à un passe trop calme, les spécialistes de la réforme administrative ont dû parfois constater que ces résistances masquaient dans certains cas le désir de conserver un état de fait qui favorisait les malversations et le pur et simple détournement de fonds publics, si commode dans un budget mal établi et mal surveillé, loin des centres gouvernementaux du pays. Le caractère désuet et routinier des administrations anciennes est apparu de façon éclatante avec l'essor du Territoire depuis 1970.

L'information même sur ce développement échappe aux services du gouvernement et *a fortiori* aux organismes subordonnés. Sa division de géographie et statistique, où la bonne volonté règne plus que la compétence scientifique, ne publie que les chiffres qu'on lui apporte, presque sans élaboration statistique et graphique, toujours avec retard, laissant le gouvernement sans notion précise de la réalité chiffrée du Territoire, au point qu'il est impossible d'obtenir le nombre d'habitants probables, puisque la seule estimation disponible se fonde sur la projection de la croissance 1960-1971, alors que le flux d'immigrants avait à peine commencé.

Il est évident dans ces conditions que les mairies des deux communes et le gouvernement du Territoire n'ont que très peu de prise sur les mutations en cours, incapables même de les enregistrer, les autorités anciennes sont tout à fait hors d'état d'encadrer et de canaliser les transformations actuelles. C'est si vrai qu'elles ne parviennent le plus souvent plus à assurer leur rôle normal : dans ses *glebas* l'INCRA construit ses écoles, engage ses professeurs, sans attendre ceux de la *secretaria* à l'éducation, dont les cadres et le budget sont très insuffisants pour absorber un nombre toujours croissant d'enfants à scolariser. De même, sont créés des postes médicaux, construites les infrastructures nécessaires.

On ne saurait mettre ces insuffisances sur le compte d'une incompétence personnelle des fonctionnaires de ces administrations, ils sont souvent d'un grand dévouement et ont fait longtemps un bon travail. Mais les cadres administratifs et financiers qui suffisaient à gérer le Territoire il y a quelques années sont subitement devenus inadaptés pour continuer ce travail dans une situation très différente. Aussi les tâches normalement dévolues à ces administrations ne sont plus correctement exécutées dans les zones anciennes, qui ont changé, et pas du tout remplies dans les zones nouvelles qui sont apparues récemment. Le tableau n° 1, tiré du PAI (Plan d'action immédiate, cf. bibliographie), en fait le bilan dans la commune de Porto Velho (la situation étant la même dans l'autre, celle de Guajará-Mirim).

**Tableau 2 Les compétences administratives**

Services publics	Territoire	Municipe	Autres
Travaux publics et urbanisation	-	+	-
Santé publique	+	+	-
Enseignement primaire	+	+	+
Enseignement secondaire	+	+	+
Enseignement technique et commercial	-	-	+
Culture, récréation, sports	-	-	-
Assistance sociale	-	-	(1)
Aide aux activités agricoles et pastorales	-	-	(2)
Aide à l'industrie et au commerce	-	-	-
Énergie électrique	(3)	-	-
Illumination publique	(3)	-	-
Eau et égouts	(3)	-	-
Communications téléphoniques	-	-	+
Transports urbains	-	-	+
Circulation	+	-	-
Propreté publique	-	+	-
Prévention et extinction des incendies	+	-	-
Foires et marchés	-	+	-
Abattoirs	-	+	+
Police	+	+	-

(1) Légion brésilienne d'assistance et organismes charitables

(2) ACAR

(3) Administration indirecte

Un rapide examen de ce tableau suffit pour noter que cette liste, incomplète, montre bien des domaines où les autorités territoriales n'agissent pas, les laissant à l'initiative privée ou charitable. Mais on voit aussi apparaître, en particulier pour le domaine essentiel dans la phase actuelle, l'aide aux activités agricoles et pastorales, un organisme fédéral : c'est un cas fréquent, car le développement y repose sur une série d'organismes nationaux agissant dans le Territoire, dans les zones pionnières.

### *Les administrations fédérales*

Parmi ces organismes, certains n'ont qu'une action très spécialisée et sans conséquences directes sur l'organisation de l'espace : capitainerie des ports, perception des impôts, agence postale (bien que les décisions d'implantation d'un bureau de poste soient importantes dans la zone pionnière). Mais d'autres organismes ont un rôle plus vaste que le simple service public : on peut en examiner quelques-uns.

#### *Sucam - (Surintendance des campagnes de santé publique)*

Cet organisme, qui regroupe tous les services de lutte contre les endémies (campagne d'éradication de la malaria-CEM, Département national d'endémies rurales-DNERU, etc.) agit sur tout le territoire par des campagnes de vaccination contre la variole, la fièvre jaune, la lutte contre l'ankilostomose et les trachomes, et principalement par la lutte contre la malaria : il est fréquent de rencontrer sur le terrain les équipes de traitement préventif (DDT) et rarissime de trouver une maison, si perdue soit-elle<sup>13</sup>, qui ne soit marquée du signe de la SUCAM, et régulièrement traitée, ce qui suppose un matériel et une organisation sans commune mesure avec ce que peuvent faire les services de santé du Territoire.

#### *Funai - (Fondation nationale de l'indien)*

Cette fondation fédérale a la charge des populations indigènes, du repérage initial à l'intégration complète dans la société brésilienne. Son organisation en Rondônia comprend divers postes, parmi les tribus déjà en contact intermittent ou permanent avec les blancs, et le parc d'Aripuanã dont l'entrée est totalement interdite : la Funai est donc un des principaux « propriétaires » du territoire puisque la constitution fédérale prévoit (amendement 1/69, article IV) que les terres « occupées par les sylvoles » font partie des « biens de l'Union » et en confie la gestion à la Funai. Dès qu'il y a présence d'indiens, et le cas est fréquent, la Funai est en principe partie prenante dans les décisions d'organisation de l'espace (autorisation d'ouverture de routes, délimitation des zones réservées).

#### *Suframa - (Surintendance de la zone franche de Manaus)*

Une agence est présente à Porto Velho à cause de l'extension au Territoire de certains privilèges de la zone franche : dispense des impôts sur les importations (pour la consommation locale), sur la commercialisation des marchandises. Pour appliquer cette réglementation et éviter les fraudes, l'agence contrôle l'entrée, le stockage (grâce à ses entrepôts) et la commercialisation des produits. Ces privilèges contribuent à renforcer l'appareil commercial de Porto Velho en lui donnant un certain nombre d'avantages qui lui permettent une certaine compétitivité.

#### *5 ° BEC) et CFAR*

Les militaires du 5ème Bataillon de génie et construction et du Commando de frontière Acre-Rondônia ont un rôle important dans la vie du Territoire. Le 5 °BEC en est le principal employeur, il dispose de son principal parc industriel, et d'un budget égal à celui du

---

<sup>13</sup> Même les plus isolées, comme nous avons pu le constater dans *seringais*, les mines d'étain, les maisons des colons récemment arrivés.



gouvernement du Territoire. Son siège à Porto Velho, ses compagnies à Vila de Rondônia, Vilhena, Abunã, ses camps disperses en font l'entité publique la mieux implantée dans toutes les zones peuplées, c'est-à-dire au long des routes qu'elle a pour mission d'entretenir. Cette fonction en fait l'un des agents principaux du développement de la région. Le CFAR, implanté en Rondônia à Porto Velho, Guajará-Mirim et au fort Principe da Beira, joue un certain rôle social (assistance médicale et dentaire, transports fluviaux ou aériens par l'intermédiaire de la FAB (Armée de l'Air) qui supplée aux autorités civiles.

*DNPM (Département national de la production minérale)*

Responsable du contrôle de l'exploitation minière, le DNPM e eu au moins une fois un rôle important dans les destinées du Rondônia, en appliquant l'interdiction de l'exploitation individuelle de la cassitérite, avec les conséquences que l'on sait. Son rôle actuel est d'attribuer les autorisations de recherche et d'exploitation, et de contrôler la production et l'exportation du minerai, essentiellement la cassitérite pour le moment. Le DNPM pourrait avoir une action orientant vers tel ou tel secteur l'exploitation, mais il ne semble pas que ce soit le cas. Son action par ailleurs consiste également en repérage des gisements (or, diamants) qui pourraient être des points d'installation humaine si l'exploitation en était autorisée.

*INCRA - (Institut national de colonisation et de réforme agraire)*

L'INCRA a en Rondônia deux rôles distincts : d'une part les Projets intégrés de colonisation, ce qui lui donne la maîtrise de vastes espaces et de dizaines de milliers de colons, d'autre part le contrôle des distributions de terres publiques, qui constituent l'essentiel des surfaces, rôle très important comme nous le verrons.

Ces organismes, les plus importants des « répartitions fédérales<sup>14</sup> », ont donc des rôles divers et inégalement décisifs dans le contrôle de l'espace et du processus de développement, mais ont en commun d'échapper complètement à l'autorité du gouvernement territorial, de le concurrencer parfois, et la somme de leurs décisions en fait un groupe de pouvoir plus important que lui dans l'essor de la région. Leur action est trop peu coordonnée pour qu'ils constituent un centre de pouvoir homogène capable de prendre le relai du gouvernement du Territoire.

Il y a à cela plusieurs raisons. D'abord le fait que leur action porte sur des domaines très divers (santé, affaires indiennes, commerce, transport, mines, réforme agraire), et qu'il est difficile de coordonner des actions organisées en fonction d'objectifs si différents, même si l'espace concerné est le même. Citons par exemple le cas de la vallée du Rio Roosevelt, où un gisement de diamants relève du DNPM, dans une zone de conflits entre grandes *fazendas* et petits colons, ce qui est de la compétence de l'INCRA, mais sur les terres de parcours des indiens Suruis, qui dépendent de la Funai ...

Surtout, il n'existe pas de coordination entre les services de ministères différents, Santé (Sucam), Mines et Énergie (DNPM), Intérieur (Funai et Suframa), Guerre (5 ° BEC, CFAR), Agriculture (INCRA). Il existe bien des services de planification, mais les uns sont trop haut placés pour descendre à ce niveau de détail, à Brasília, et les autres n'ont pas autorité pour agir puisque ce sont ceux du gouvernement du Territoire. Au niveau convenable, celui de la « grande région », nous avons affaire à un problème plus particulier. Au nom de raisons peut-être géographiques et très défendables, le Rondônia a été inclus dans deux ensembles : amazonien, il a été confié à la SUDAM, (Surintendance du développement de l'Amazonie); débouché par la BR364 du Centre-Ouest il fait partie de la zone d'influence de la SUDECO (Surintendance du développement du Centre-Ouest). Un accord a été en principe

---

<sup>14</sup> Organismes fédéraux dépendant de Brasília

conclu entre les deux organismes, la SUDECO assurant la planification et la SUDAM le choix et la mise en place des projets subventionnés. Le résultat le plus clair de ce conflit des compétences est qu'aucune des deux surintendances n'agit en Rondônia.

Nous touchons là l'exemple le plus net d'un des maux principaux qui entravent le développement harmonieux du Rondônia : les conflits de compétences. Car ce groupe d'organismes fédéraux n'a pas que des problèmes internes de délimitation des zones et secteurs d'action, mais il en a également avec les autorités municipales et gouvernementales, et celles-ci en ont entre elles. Car il n'existe pas de limite nette des pouvoirs : la zone pionnière relève territorialement du municipe de Porto Velho, mais aussi du Territoire Fédéral de Rondônia, de la « Province stannifère de Rondônia », du « Projet foncier Rondônia », de la « Bande de frontière » militaire et de diverses autres juridictions.

C'est ainsi que la santé des habitants de Porto Velho relève de la *secretaria* de la santé de la Mairie, mais aussi de celle du gouvernement, de la Sucam pour toutes les maladies infectieuses, étant entendu que les militaires ont leurs propres hôpitaux et que diverses organisations charitables ou religieuses ont leurs établissements et leur politique d'assistance propre. Et le bilan sanitaire de la ville – ne parlons pas de l'intérieur – est loin d'être satisfaisant.

On pourrait donner bien d'autres exemples, les conséquences étant toujours analogues : le service qui devrait être assurés ne l'est généralement pas, ou l'est au prix d'un gaspillage de temps, d'argent et d'énergie qui trouveraient facilement à s'employer ailleurs. Quand la compétence est clairement définie et la tâche confiée à un organisme unique, le plus souvent mixte et recevant divers financements, le résultat est bon. C'est le cas pour les eaux et égouts (CAERD) ou l'électricité (CERON). Ces chevauchements de compétence, qui apparaissent bien sur le tableau, sont d'autant plus regrettables qu'ils aboutissent à gaspiller l'une des ressources les plus rares et les plus précieuses pour le développement – nous avons vu combien elle manquait en Rondônia – la main d'œuvre qualifiée.

Ces problèmes essentiels pour le développement de la région, ne lui sont pas totalement particuliers : manque de main d'œuvre, tout spécialement de cadres, débordement des administrations anciennes, conflits de compétences entre celles-ci et les nouvelles administrations fédérales, ces difficultés sont souvent le lot de toute l'Amazonie et de quelques autres zones pionnières du Brésil, tout comme ce fut le cas à d'autres époques et comme ce l'est encore dans d'autres pays de l'Amérique Latine et du monde tropical.

## **Le problème foncier**

Il est cependant un problème spécifique au Rondônia, est capital pour son développement : celui de la propriété de la terre, qui est lié au statut juridique du Territoire. Certes on le retrouve dans le Roraima et l'Amapá, mais sous des formes assez différentes.

Le principe juridique de base est assez simple : toutes les terres *devolutas*, c'est-à-dire « dévolues » par le Portugal à son ancienne colonie au moment de l'indépendance et non attribuées au moment de la création du Territoire, sont « bien de l'Union », elles ne peuvent être cédées que par l'INCRA. En fait la réalité est effroyablement complexe, et il est très rare de trouver en un propriétaire muni d'un titre valable. De cette situation juridique embrouillée découlent des conséquences variées et qui pèsent sur l'avenir de la région.

La première engage tout le système agraire en touchant au point fondamental, l'absence de titre ferme et défini entraîne pour les agriculteurs l'impossibilité d'emprunter en banque en donnant en gage leur seul bien, la terre. Pour qui connaît un tant soit peu les problèmes de colonisation, les implications apparaissent dans toute leur ampleur, et elles peuvent être résumées très simplement : l'absence de crédit enferme les petits agriculteurs dans l'économie de subsistance, le cycle défrichement - cultures vivrières - épuisement des

sols - défrichement, une vie précaire ou franchement misérable sans pratiquement aucune chance d'en sortir un jour. Le système de crédit agricole brésilien, déjà très faible, ne peut même pas s'appliquer ici.

Mais ce qui est vrai des petits agriculteurs l'est aussi des gros investisseurs du sud ou des étrangers dont l'action est déterminante dans l'Amazonie actuelle, les biens de l'Union ne peuvent être aliénés que par parcelles de 2 000 ha, qui n'intéressent pas des sociétés dont les projets portent sur des dizaines ou des centaines de milliers d'hectares<sup>15</sup>. Cette disposition et son application inflexible par l'équipe de l'INCRA-Rondônia ont suffi à écarter du Territoire les grands projets qui existent dans des conditions semblables, immédiatement la frontière passée, en Mato Grosso et Acre (le Rondônia est ainsi une zone vide sur l'axe Sud-Acre de la BR364). Le désintérêt des investisseurs est si marqué que le prix de la terre est six fois plus élevé en Acre que dans le Territoire, où à vrai dire pratiquement aucune terre n'est vendue ni vendable. C'est-à-dire que cette situation met le Rondônia à l'écart de l'essentiel du développement amazonien, dont l'axe principal est maintenant le grand projet agro-pastoral : on en voit bien les incalculables conséquences.

Examinons maintenant la situation issue de ces principes. Il faut distinguer divers cas. Le plus clair est celui des titres de propriété distribués avant la création du Territoire par les États de Mato Grosso et Amazonas. Au total, 152 de ces documents ont été émis, pour un total de 1 377 333 has, soit 5,67 % de la surface du Territoire, et une moyenne de 9 600 has attribués entre 1883 et 1922, la plupart d'entre eux l'ayant été entre 1900 et 1916. Les situations sont très différentes puisque nous trouvons des superficies allant de 3 à 275 022 ha. et réparties comme suit :

< 1 000	58
1 000 à 10 000 ha	78
10 000 à 20 000 ha	8
20 000 à 50 000 ha	3
100 000 ha	2

Quelques grandes propriétés donc, mais une prédominance de petites ou moyennes unités à l'échelle amazonienne, certes, et surtout un total assez faible, puisque 95 % de la surface restent propriété de l'Union. Total d'autant plus faible que seuls 30 de ces titres ont été réellement remis, les autres attendant toujours dans les tiroirs que les propriétaires les retirent, moyennant le paiement de la valeur de la terre nue, fixé à 5 cruzeiros par hectare<sup>16</sup>, somme dérisoire, mais qui suffit à faire reculer la majorité des titulaires.

Qu'ont fait l'IBRA (Institut brésilien de réforme agraire) et son successeur, l'INCRA, de ce patrimoine? La répartition se fait en plusieurs temps. Un premier stade est vite atteint, celui de la licence d'occupation, (cf. document n° 1), il suffit pour l'obtenir de résider habituellement sur la parcelle concernée et de la mettre effectivement en culture. L'INCRA donne alors un document et une plaque peinte au numéro de la LO, barrés des couleurs nationales, vert et jaune, que l'on remarque souvent devant la parcelle, en bordure de la route. Au 1/1/74, 767 avaient été attribuées, au 1/5/74 972, avec un maximum de 500 ha et une moyenne de 25 ha près de Porto Velho (colonies du gouvernement) et 100 ha. Ailleurs. Pour passer de ce stade au titre définitif il suffit de faire mesurer la parcelle par un géomètre autorisé et d'acquitter la valeur de la terre. Mais ces exigences financières font qu'il est à peu près impossible à la grande majorité des détenteurs de LO d'acquiescer ce titre. Et quand bien même ils le pourraient, les services fonciers de l'INCRA sont tellement submergés par le flot

---

<sup>15</sup> Loi n° 2 597 de 1955 - Art. 8 : la concession de terres publiques ne pourra excéder 2 000 hectares et l'on considère comme une seule unité les concessions à des entreprises qui ont des administrateurs communs et à des parents jusqu'au 2° degré

<sup>16</sup> Environ 3 F français



montant des demandes de LO.et l'établissement des dossiers, qu'ils n'y parviendraient sans doute que difficilement.

Document 1 Autorisation d'occupation délivrée par l'INCRA



98

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA  
INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA-INCRA

AUTORIZAÇÃO DE OCUPAÇÃO

ÁREA:

MUNICÍPIO DE:

ESTADO DE:

O INCRA - *Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária*, Autarquia Federal, criada pelo Decreto - Lei 1.110 de 9 de julho de 1970, com sede e fóro em Brasília, por seu representante legal infra-firmado, AUTORIZA ..... a ocupar a área de.....ha, localizada no ..... (imóvel ou núcleo)

mediante as seguintes condições:

- residir e cultivar a parcela com sua família;
- reembolsar as despesas decorrentes da ocupação e programação relativa à área;
- acatar as determinações do INCRA relativas à programação da área.

A transferência desta AUTORIZAÇÃO a terceiro importará em caracterização de posse de má fé.

O ocupante renuncia, neste ou na melhor forma de direito, a quaisquer medidas judiciais possessórias, uma vez infringida qualquer das condições legais e regulamentares ou desta AUTORIZAÇÃO, obrigando-se a respeitar a demarcação a ser procedida e condições para aquisição do imóvel.

Uma vez cumpridas as exigências legais será outorgado ao ocupante o Título de Domínio, na forma da legislação em vigor, especialmente da Lei 4.504, de 30.11.64, Estatuto da Terra e Decreto 68.153, de 01.02.71.

....., em ... de ..... de 19...

DE ACÓRDO:

OCUPANTE  
(ASSINATURA OU POLEGAR DIREITO)

INCRA

D'autant qu'ils doivent s'occuper d'un troisième type de cas, les titres de l'INCRA accordés aux colons des projets intégrés de colonisation : en avril 74, 137 avaient été délivrés, ce qui indique le retard accumulé quand on sait que les différents projets en Rondônia regroupent plus de 5 000 familles. Au total donc, 1 261 titres, dont la plupart provisoires, pour tout le territoire. C'est dire que la possession de fait est la règle.

Dès lors, toutes les exactions sont possibles, et elles ne manquent pas de se produire. On ne compte plus les batailles pour le terre, ou plus exactement pour les *benfeitorias*, les travaux réalisés, en particulier les défrichements faits, les rixes pouvant aller jusqu'à la mort d'homme. Mais les cas de lutte entre petits agriculteurs ne sont pas les plus fréquents; le paysan respecte presque toujours le travail fait, et il y a tant d'espace qui semble sans maître qu'il vaut mieux consacrer son énergie à défricher qu'à se battre avec qui se défendra âprement. Il existe d'autres conflits plus graves, entre les *posseiros*, les petits occupants de terres, les *squatters*, et les *fazendeiros* les grands propriétaires qui en l'occurrence sont eux aussi des squatters, mais bien plus riches, plus puissants et plus avides.

Véritables aventuriers, ces *fazendeiros* décident qu'une portion d'espace est désormais à eux, fondant leur droit sur « l'acte de propriété » d'un seringal, papier sans valeur bien que généralement couvert de tampons et de signatures, en fait simple partage de zones d'exploitation de l'hévéa sauvage entre *seringalistas* voisins. Forts de ce droit et surtout de l'impuissance de la force publique – l'INCRA ne dispose d'aucune force propre et ne peut obtenir de résultats que par l'affirmation du droit, qui laisse ces *fazendeiros* « sauvages » tout-à-fait indifférents – ils restent. Il s'agit pour eux de faire fortune dans les délais les plus brefs possibles, par l'abattage et la vente des arbres, et par un début de constitution de fazenda d'élevage, avec l'arrière pensée qu'il se passera du temps avant que la région soit policée, et qu'alors il faudra bien reconnaître le fait accompli, au besoin en réduisant un peu les prétentions : raison de plus pour voir grand au départ. Et pour défendre ces terres, on engage des *jagunços*, des *capangas* (tueurs, hommes de main), des *pistoleiros* à la gâchette facile.

Souvent la menace suffit à faire partir le petit *posseiro* qui n'a pas le moyen de se défendre et peut avoir déjà connu l'expulsion dans le Sud ou le Nordeste. Parfois on en vient à employer la violence à laquelle répond de temps à autres la réaction brutale de ligues éphémères, comme celle qui organisa des embuscades sur la BR364, où moururent quatre hommes de main, en mai 1974, un drame connu pour beaucoup d'autres restés dans l'ombre.

Le statut de la terre lié à celui du Territoire ne détermine pas seulement en grande partie le style de développement du Rondônia, en confinant les petits agriculteurs aux cultures vivrières par absence de crédit rural, réservé aux titulaires d'un titre de propriété, il n'écarte pas seulement les grands projets agro-pastoraux : il est également le grand générateur des conflits sociaux dans le Territoire. Ils existent aussi ailleurs, mais ont ici un caractère particulièrement brutal du fait de la personnalité des *fazendeiros*, plus aventuriers qu'hommes d'affaires.

## Troisième partie : le Rondônia aujourd'hui, les activités



**Photo exergue 8 Collecte du lait et du cacao au bord de la BR 364**

(photo Hervé Théry 1974)

Cette partie, la description des activités, sera sans doute celle qui livrera le plus d'information « brute » sur une région encore mal connue, la plus utile peut-être, mais nous ne devons pas perdre de vue notre propos central, la mutation de l'organisation de l'espace, Pour y revenir, nous devons étudier la localisation de ces activités, voir comment elles s'organisent dans l'espace. Nous verrons apparaître des zones privilégiées qui constituent les lignes de force, des points nodaux, qui sont les villes. Et il faudra replacer le Rondônia dans l'ensemble brésilien, car les flux nationaux ont eu aussi une influence sur l'organisation de l'espace du Rondônia, on serait même tenté de dire qu'ils en sont la clé.

Quelles sont les activités qui font vivre les habitants du Territoire ? Certaines sont très anciennes et très classiques, tandis que d'autres sont très récentes et plus complexes.



# L'extractivisme



**Photo exergue 9 Exploitation de la cassitérite**

(photo Hervé Théry 1974)

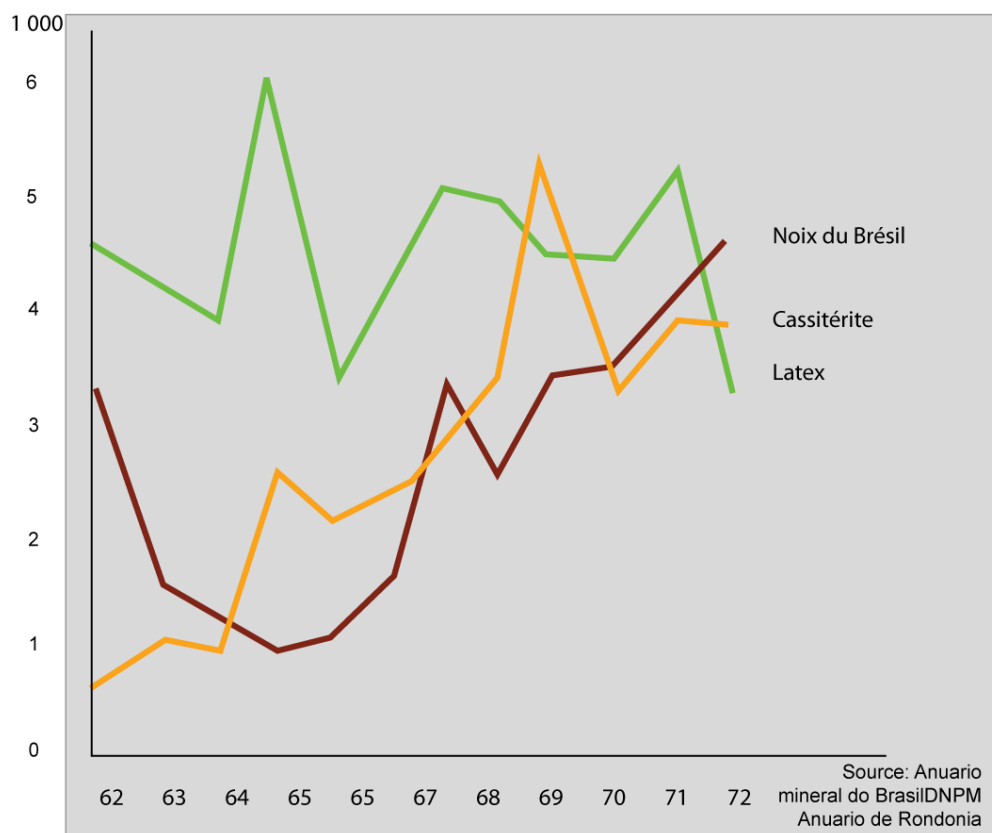
Pour désigner l'ensemble des activités de cueillette, l'extraction des minerais, la collecte du latex, le ramassage des noix du Brésil, les Brésiliens emploient le terme d'« extractivisme » qui n'a pas d'exact équivalent français. Pour éviter de longues périphrases et ne pas dissocier des activités ont en commun d'être de nature prédatrice, de tirer de la nature des produits bruts, nous emploierons le terme local, et la nomenclature correspondante.

C'est la plus ancienne activité pratiquée en Rondônia, et une des plus caractéristiques de l'Amazonie : avant la toute récente phase de mise en valeur, les immenses espaces amazoniens n'étaient considérés que comme un ensemble de gîtes ou des trésors attendaient qu'on vienne les prendre. Il s'agissait donc seulement de les découvrir, au hasard d'un fleuve de les extraire et des les emporter. Que ce soit l'indien esclave, qu'il fallait capturer, le jaguar, le crocodile dont on prenait la peau, les diamants, l'or qu'on arrachait au lit des rivières, que l'opération dure quelques minutes ou quelques semaines, on n'envisageait pas de rester sur place, et à peine d'y revenir. Ce n'est qu'avec la recherche du caoutchouc naturel et de la noix du Brésil que l'installation est devenue un peu plus durable, car ces végétaux peuvent produire un suc pendant un certain temps, ou des fruits qu'on ne peut leur cueillir en une seule fois. Alors seulement cette activité fait naître un certain peuplement, et une région naît.

Le Rondônia n'y a pas échappé. Après la reconnaissance du Madeira, une longue période s'est écoulée avant que le *boom* du caoutchouc ne jalonne d'établissements humains le cours des fleuves dont les rives étaient riches en hévéa, ceux de l'Amazonie occidentale, Rondônia et Acre, l'étant tout particulièrement. Le Rondônia est donc en partie né du caoutchouc, son extraction constituait il y a peu de temps encore la seule activité, avec celle des autres produits de la forêt. Antonio Texeira Guerra, en 1953, Fernando Jardim, en 1963, décrivant le Territoire, constataient la prédominance absolue de l'extractivisme végétal : en

1963, 46 % de la population active y était employée, et il représentait 90 % de la valeur produite (59 % pour l'hévéa, 5 % pour le *caucho*, 33 % pour les noix du Brésil, 8 % pour les gommés non clastiques et les racines). Avec le développement actuel, le recul devant les activités concurrentes est net, mais pas jusqu'à la totale disparition des formes traditionnelles.

**Graphique 7 Production de noix du Brésil, de cassitérite et de latex**



**Tableau 3 Extractivismes**

	1969			1970			1971		
	Pro- duction (tonnes)	Valeur (1 000 Cr\$)	Cours (Cr\$/T)	Pro- duction (tonnes)	Valeur (1 000 Cr\$)	Cours (Cr\$/T)	Pro- duction (tonnes)	Valeur (1 000 Cr\$)	Cours (Cr\$/T)
<b>Caoutchouc</b>									
Brésil	35 845	66 603	1 858	52 190	132 501	2 538	31 973	91 036	2 847
Rondônia	4 824	12 114	2 511	4 357	14 509	3 330	4 357	15 520	3 579
%	13,5	18,2		8,3	11,0		8,3	17,0	
<b>Noix du Brésil</b>									
Brésil	40 004	25 053	526	104 487	54 642	522	104 487	67 005	943
Rondônia	2 412	2 050	849	3 230	2 845	880	3 230	3 357	1 893
%	6,1	9,7		3,1	5,3		3	5	
<b>Ipeca</b>									
Brésil	54	773	143	53	902	170	53	1 110	158
Rondônia	12	347	29	12	373	31	12	655	50
%	22,2	44,7		22,6	41,3		23	18	

Source : Annuários estatísticos

## Extractivisme animal

Les produits tirés de la forêt sont nombreux. Signalons pour mémoire ceux de la chasse : elle fait vivre la plupart des *seringueiros*, qui y trouvent le seul apport en viande, et beaucoup de colons, de mineurs, de fonctionnaires ne le dédaignent pas. En tant qu'activité économique elle n'existe théoriquement pas, puisque la vente des peaux est interdite. Il n'empêche qu'un commerce fructueux – surtout pour les commerçants – se fait avec la Bolivie ou même São Paulo. On chasse pour leur cuir ou leur peau le tapir (en principe rigoureusement protégé, comme seul grand animal de la forêt), le crocodile, le sanglier et les félins de toutes tailles. La pêche, qui est possible dans ces eaux poissonneuses, n'est que très peu pratiquée car le poisson est pratiquement exclu de l'alimentation par des habitudes alimentaires tenaces. Une seule colonie, d'une vingtaine de pêcheurs, est établie au Salto du Teotônio, la plus haute des chutes du Madeira. Sur le Mamoré-Guaporé la pêche est cependant pratiquée par les riverains, sans faire d'objet d'un commerce. Il est à noter qu'il n'en est pas de même dans tout le Brésil, comme l'a montré Josué de Castro, ni même dans toute l'Amazonie.

## Extractivisme végétal

L'essentiel est donc l'extractivisme végétal. L'éventail des produits extraits est large : arbres, feuilles, racines, sucs, etc. Certains n'ont pratiquement pas de signification économique : plantes médicinales traditionnelles, mais aussi à usage industriel (*uruquirana*, *sarua*, *ipecacuanha* ou *ipeca*) dont on extrait quelques centaines de kilos ou quelques tonnes par an; gommes non clastiques, dont l'importance se réduit avec la généralisation des matériaux de synthèse; produits qui sont cultivés ailleurs et dont le fait qu'ils soient obtenus gratuitement dans la forêt permet parfois de rentabiliser le transport pour quelques individus (cacao sauvage, cœurs de palmiers, guaraná. Malgré tout l'essentiel en nombre d'emplois et en revenu est constitué par deux produits : caoutchouc naturel (*borracha*), noix du Brésil (*castanha do Pará*) sur lesquels on dispose de données un peu précises grâce à la Banque d'Amazonie, qui en contrôle en principe la production et la commercialisation, par des subventions directes. Par la quantité, par la valeur, le Rondônia se classe parmi les premiers producteurs au Brésil pour ces produits (cf. page ~~fff~~). Beaucoup d'entre eux ne requièrent que la simple cueillette, pas toujours facile dans ces forêts denses, mal connues et souvent dangereuses.

Le système le plus courant est celui du cueilleur qui agit pour le compte d'un commerçant qui lui fait l'avance des vivres, du matériel (hamac, sabre d'abattis, etc.) et se payant – largement – sur le produit rapporté. C'est le cas pour les peaux, l'ipéca et la noix du Brésil.

### *La noix du Brésil*

Celle-ci constitue depuis quelques années un cas à part. En 1966 s'est créée à Guajará-Mirim une petite usine de traitement qui permet de valoriser sur place les noix ramassées. Ces noix tombent de janvier à avril; elles ont mûri dans des capsules de bois dur qui contiennent jusqu'à vingt noix tétraédriques. La chute de ces sphères dures, pesant souvent plus d'un kilo, et tombées parfois de quarante mètres; provoque chaque année de nombreux morts. Elles sont simplement ramassées, retirées de la capsule brisée et transportées en ville, lavées, passées une minute à l'eau bouillante. Les coques sont ensuite cassées, une à une, sur de petites presses à main par des femmes et des enfants, et les noix sont triées, emballées et expédiées, le plus souvent aux États-Unis. La présence de cette petite industrie acheteuse a relancé le ramassage dans tout le Territoire, et même en Bolivie, au point que le niveau ancien a été atteint et dépassé, malgré la concurrence des activités nouvelles. Ce travail, saisonnier, donne un complément de ressources aux riverains du Mamoré, permet à quelques Boliviens de s'assurer une monnaie d'échange contre les textiles et la quincaillerie venue de São Paulo. Les

noix sont comptées la plupart du temps comme produites au Brésil, et ne supportent donc pas de frais de douane. En outre, c'était la situation normale du temps de l'extractivisme dominant, le décalage des époques de cueillette<sup>17</sup> permet aux *seringueiros* de travailler à temps plein : alors que les eaux montantes rendent impraticables les *estradas*<sup>18</sup> les plus basses et que les igarapés gonflés rendent le travail impossible, les noix commencent à tomber sur les hautes terres, les *terras firmes*, et le saigneur se fait ramasseur, souvent pour le même patron, et c'est alors une époque de rémission dans le dur travail de collecte du latex.

### *Le caoutchouc naturel*

Le *seringal*, l'exploitation de production de latex est en général situé au point où un affluent du fleuve principal se dissout en un réseau d'igarapés, comprend un ensemble à peu près constant de bâtiments : le logement du gérant, le magasin aux provisions, un bâtiment où l'on pèse et stocke les boules de latex, une paillote pour les *seringueiros* de passage, une buvette-pension-salle de bal. Relié à l'extérieur par le fleuve, que double parfois un chemin muletier pour l'époque de la sécheresse, le *seringal* comprend un réseau de chemins qui relie au centre chacune des *colocações*<sup>19</sup> où sont situées les cases de *seringueiros* : ce peut être un igarapé, sur un chemin muletier (*varadouro*) ou un simple chemin piétonnier ouvert au sabre d'abattis (*picada*). Chacune de ces *colocações* comprend le logement (en matériaux tirés de la forêt, troncs et palmes) du *seringueiro*, l'appentis où il fumera les boules de latex. De là rayonnent les *estradas*, les chemins qui relient les hévéas en exploitation par un circuit de plusieurs kilomètres, se refermant sur lui-même. Ils sont au nombre de trois ou quatre, ce qui permet de saigner chaque arbre deux fois par semaine, condition optimale du rendement (chaque *estrada* comportant une centaine d'arbres). Le rythme des travaux est à peu près invariable, il recommence tous les jours tant que le temps le permet.

Le *seringueiro* parcourt une première fois l'*estrada* très tôt, dès quatre heures du matin, pour entailler les hévéas avant que le jour et la chaleur ne diminuent le débit. Cette première tournée, éclairée souvent par une lampe à kérosène fixée sur la tête se prolonge jusqu'à la fin de la matinée. Chaque hévéa est saigné avec un couteau spécial (dont la lame est recourbée en gouge) et porte, selon sa taille, un ou plusieurs panneaux disposés selon le cas « en drapeau » (toutes les stries du même côté vers une unique entaille verticale), « en arêtes de poisson » (deux séries convergeant vers une entaille centrale) ou encore « en patte de poule ». En bas de l'entaille collectrice un godet de métal est fiché dans l'écorce. À la fin de cette tournée le *seringueiro* prend le premier repas de sa journée et repart, muni d'une outre ou d'un bidon, pour la tournée de collecte du latex. Un arbre moyen donne entre un demi-litre et un litre de latex par jour, de très bons arbres pouvant produire trois ou quatre litres. Mais si le *seringueiro*, tenté par l'attrait d'une production plus abondante, entaille trop ou trop souvent le tronc, l'hévéa, au lieu de produire vingt ou trente ans, est vite épuisé.

De retour vers quatre ou cinq heures de l'après-midi, le *seringueiro* doit encore fumer le latex. Au-dessus d'un feu alimenté en noix de baba, il fait tourner un axe horizontal sur lequel il verse lentement le latex, que la fumée coagule, grossissant ainsi progressivement une boule qui doit atteindre 70 kilos : c'est la *pele* de borracha, la « peau ». Le latex liquide réduit alors, 100 grammes de latex donnant 40 à 45 grammes de caoutchouc DRC (*dry rubber content*) pour une exploitation normale, beaucoup moins quand l'arbre est vieux ou trop saigné. Le reste est perdu, évaporé ou brûlé, alors que dans les plantations modernes le latex est traité par l'acide, donnant d'une part le caoutchouc, de l'autre un liquide riche en protéines, lipides et sucres qui permettent un élevage de porcs, comme c'est le cas en Malaisie. Souvent, pour

<sup>17</sup> Il est de cinq mois, le ramassage des noix allant de janvier à avril, alors que les hévéas sont saignés de juin à octobre

<sup>18</sup> Sentiers d'exploitation des hévéas

<sup>19</sup> Littéralement l'endroit où est « placé » le *seringueiro*



tenter de gagner un peu plus l'on introduit, entre deux couches, des pierres, de la terre, voire des fers de hache ou des ressorts de camion. Mais cette pratique, préjudiciable au traitement industriel, est combattue par les nouveaux règlements, appliqués tant bien que mal, qui spécifient que chaque boule doit être marquée au fer rouge du numéro du *seringueiro* et du nom du seringal.

**Photo 12 Seringal et seringueiros**



Ce *seringueiro* prend la pose pour la photographie, en réalité cette phase du travail se fait de nuit, d'où le lampion à kérosène qu'il porte sur la tête. Photo Hervé Théry, 1974

Il est facile de se rendre compte que le *seringueiro* ont une vie effroyablement pénible : il habite seul – ce n'est qu'exceptionnellement que sa famille, s'il en a une, peut vivre avec lui – à plusieurs heures de marche du plus proche voisin, car les hévéas sont dispersés et la *colocação* couvre une vaste étendue. Il passe le plus clair de son temps à marcher – pieds nus ou avec de pauvres sandales – dans une forêt dangereuse, surtout au petit matin, moment où attaquent les fauves et les serpents. Son alimentation est déficiente, faite de provisions vieilles, gâtées, de mauvaise qualité, qu'il achète pour la saison entière : haricots, riz, farine de manioc. Un peu de viande, produit de sa chasse au cours de ses tournées avec le fusil qui lui sert aussi à se défendre. Il peut parfois cultiver autour de sa maison un petit jardin, mais il ne lui reste d'habitude ni le temps, ni la force de le faire; quand il a fini de fumer le latex il ne songe qu'à se coucher pour pouvoir repartir au petit matin suivant. Affaibli par ce régime il est souvent malade, de vermineuse, de malaria, dont les crises l'empêchent parfois de faire ses tournées, diminuent son revenu, donc les possibilités de manger mieux, d'acheter des médicaments, ce qui contribue à l'affaiblir et à aggraver sa maladie, en un cercle vicieux qui conduit souvent à la mort.

Et surtout il est exploité, et même doublement. Par la sous-estimation de sa production d'abord, en juillet 1974 le kilo de caoutchouc acheté au seringal Canarana était payé 4 cruzeiros, et vendu 6,30 à Jarú, à 30 kilomètres de là. Mais aussi par la facturation très abusive des produits indispensables : dans le même seringal, un kilo de riz, de sucre, une cartouche, un pain de savon valaient un peu plus cher qu'un kilo de caoutchouc, alors qu'un *seringueiro* peut compter au maximum produire sept ou huit boules de soixante-dix kilos par mois, avec le revenu desquelles il doit pouvoir vivre à la morte-saison.

Or cet échange inégal est encore faussé par le fait que le *seringueiro* est le plus souvent illettré et n'a aucun moyen de contrôler les cahiers, qu'il signe en apposant l'empreinte de son pouce. Et le patron lui a au départ fourni des vivres, un peu de matériel, son hamac qui constituent une dette dont il ne se libère que très difficilement dans ces conditions, et quand il le fait, quelques jours de bamboche le ramènent solliciter une *colocação*, et la fuite lui est interdite par les hommes de main qui contrôlent le passage du fleuve.

Les *seringalistas* se plaignent des difficultés de recrutement, incriminant la route, qui offre une possibilité d'évasion, le *garimpo* ou l'agriculture qui offrent une alternative. On trouve encore pourtant en Rondônia des Norbertins transportés là pendant la seconde guerre mondiale par l'US Air Force comme « soldats de la *borracha* » alors que les Alliés, coupés des plantations d'Extrême-Orient, avaient un besoin urgent de caoutchouc naturel.

Intact encore dans les secteurs que la route n'atteint pas le petit monde du caoutchouc est bousculé par tout où elle pénètre et fait sentir son influence. Ainsi les seringais ferment ou réduisent leur nombre de *colocações*. Guajará-Mirim, qui contrôlait une centaine de *seringais*, n'en compte plus qu'une trentaine, bien que la vallée du Guaporé soit encore la région la plus traditionnelle. Devant cette débâcle, la Banque d'Amazonie finance les réouvertures de *seringais* et d'*estradas*, sans grand succès semble-t-il, car rien ne change dans les relations de travail. Une plantation d'hévéas de dix ans, près de Porto Velho a échoué à cause de la maladie des feuilles qui avait déjà ravagé les plantations Ford de Belterra : en peuplement dispersé les arbres peuvent survivre, la maladie ne s'étendant que dans un rayon de 50 mètres, or les plantations sont faites avec 7 mètres d'intervalle.

Paradoxalement c'est dans son habitat naturel que l'hévéa ne peut être planté, et les seules plantations réussies sont celles qui ont pour origine les quelques graines « exportées » au XIXe siècle et traités au jardin de Kew, puis transplantées en Extrême-Orient, en Afrique ou même, après un long périple, dans le Nordeste du Brésil. On tente actuellement d'enrichir ce patrimoine génétique très pauvre – quelques centaines de clones – avec des boutures



d'hévéas sauvages prélevées en Acre et Rondônia, avec d'innombrables précautions pour éviter de ruiner les plantations que l'on veut améliorer. Peut-être pourra-t-on mettre au point des variétés résistantes, mais jusqu'à ce jour l'extractivisme reste en Rondônia la seule solution, et on a vu que son déclin est marqué; et continuera tant que les relations de travail ne seront pas améliorées.

Photo 13 Les transports au *seringal*



Photo Hervé Théry, 1974

Ce déclin n'est pas général pour tous les produits. L'évolution de ces productions au cours des dernières années a été troublée par la montée rapide de l'extraction minérale, sa chute brutale, le développement de certaines installations de traitement, la concurrence de l'agriculture et de l'élevage. Le graphique de la page §§§ résume l'évolution depuis 1962, date à laquelle, nous l'avons vu, cette activité était prédominante dans l'emploi et quasi-exclusive pour ce qui est du revenu. On doit tout d'abord constater la grande instabilité de la production annuelle, sensible aux variations climatiques (durée de la saison sèche qui permet l'exploitation de l'hévéa), économiques (cours des produits) et humaines (fuite des collecteurs). C'est à ce dernier facteur qu'on doit les principales « dents de scie » de la courbe.

La courbe de production de la noix du Brésil, en chute rapide jusqu'en 1965, monte ensuite nettement après l'installation à Guajará-Mirim des deux petites usines de traitement, connaît un creux à l'époque de la ruée sur la cassitérite, qui lui enlève sa meilleure main d'œuvre, pour remonter ensuite. La courbe de production du caoutchouc naturel est plus capricieuse. Après un *boom* en 1965, difficile à expliquer, la production croît parallèlement à celle de la cassitérite jusqu'en 1968, l'afflux d'immigrants et l'installation des usines de premier traitement à Porto Velho et Guajará-Mirim relançant un peu l'activité. Après 1968 la production baisse nettement, par la fuite des *seringueiros* vers le *garimpo*, tout comme dans le cas de la noix du Brésil. Mais la reprise ensuite est plus longue à se faire, elle est moins nette et plus fragile puisque depuis 1972 la décadence est sensible : il faut incriminer les très mauvaises conditions de travail qui rendent le recrutement difficile alors que l'agriculture offre enfin une alternative d'emploi en Rondônia. Mais il ne faut pas pour autant conclure que les zones où aucun renouveau ne s'est manifesté sont celles où l'extractivisme de l'hévéa se porte le mieux. On constate en effet que c'est dans la commune de Guajará-Mirim, à l'écart du développement lié à la BR 364, que l'on compte le plus de fermeture d'*estradas* et de *seringais*. Car le passage de la route est un facteur dont l'action est ambivalente, il donne aux *seringueiros* la possibilité de s'enfuir, et facilite l'écoulement des produits.

Si l'ouverture de la route, l'apparition de nouvelles possibilités de vie pour les *seringueiros* jouent dans tout le Territoire et vide tous les *seringais* de leur main-d'œuvre, la possibilité de vendre à bon compte n'existe qu'à proximité de la route. Si bien qu'un certain optimum apparaît, assez loin de la route pour que le saigneur ne puisse s'enfuir et assez près pour que l'on puisse aller vendre aux camionneurs ou aux intermédiaires sans grands frais, ceux-ci étant d'ailleurs supportés, et au-delà, par le *seringueiro* à qui on achète son caoutchouc à vil prix sous prétexte qu'il faut le transporter jusqu'à l'acheteur. Malgré tout, ce système archaïque, cette production fondée sur un système féroce d'exploitation de la main d'œuvre semble donc mis en péril par le développement de nouvelles activités, d'autant que la colonisation inclut des plantations individuelles d'hévéa qui menacent à long terme – si elles réussissent – l'extractivisme classique du caoutchouc.

La simple cueillette des produits de la forêt peut subsister comme activité marginale, maintenant ainsi l'activité ancienne de la forêt, autour de la zone du défrichement, et bénéficiant de ses circuits de commercialisation. Si l'on constate un déclin, ou pour le moins un tassement des productions de cueillette et de ramassage, une autre activité traditionnelle, l'exploitation forestière, est devenue parfaitement rentable et s'est beaucoup développée.

### *Le bois*

La production de bois a en effet trouvé ses conditions de rentabilité avec l'ouverture de la route. Jusqu'alors il n'était utilisé qu'aux constructions locales après avoir été découpé dans la scierie du gouvernement à Porto Velho, ou dans celle de Guajará-Mirim, ou bien encore transformé en charbon de bois pour la cuisine. Grâce à la liaison avec São Paulo l'exportation est devenue possible. Or la forêt du Rondônia est riche en bois précieux



(*madeira de lei*) dont les plus remarquables et les plus recherchés sont le *mogno* (*switenia macrophylla*, acajou d'Amérique), le *cedro* (*cedrella odorata*, acajou rouge), le *peroba*, ou *pau amarelo* (*Enxylophora paraensis*, palissandre), le *freijo* (*cardia goeldiana*). On y trouve aussi des bois mal classifiés, dont la détermination est encore incertaine et les noms locaux flottants (*Eupuiba*, *Itauba*, *Piquia*, *Pau roxo*, *Angelim*, *Coração de Negro*, *Maracatiara*, *Imburana*, etc.). L'exploitation se fait d'ailleurs le plus souvent dans le plus complet empirisme, sauf pour quelques espèces vraiment connues, et on peut avoir des surprises à la revente : tout ce qui n'est pas connu est vendu sous les noms génériques de « bois blanc » ou « bois rouge » et sert indifféremment à la menuiserie. Il suffit de se pencher sur les prix pour comprendre l'intérêt de l'opération :

**Tableau 4 Coûts de la production de bois (en Cruzeiros)**

Coûts	M <sup>3</sup> de bois de charpente	M <sup>3</sup> de bois précieux
Achat sur pied	15	40
Coupe	15	15
Transport	35	35
Sciage	150	150
Total	250	240

**Tableau 5 Prix de vente du bois (en Cruzeiros)**

	M <sup>3</sup> de bois de charpente	M <sup>3</sup> de bois précieux
Prix de vente à la scierie	550	1 000
bénéfice	335	760
Prix de vente à São Paulo	900	2 000
Bénéfice	350	1 000

(Source - Scierie Santo Angelo, Juillet 1974)

Dans ces conditions on ne s'étonnera pas de la croissance rapide de la production, ni de la multiplication du nombre des scieries : au nombre de 26 en 1972, elles étaient déjà quarante en juillet 1974. Beaucoup d'entre elles ont été démontées dans le Paraná, où la raréfaction du pin araucaria ne justifie plus leur nombre, transportées et remontées. Les plus petites ne disposent que d'une scie horizontale à mouvement alternatif fonctionnant au mazout alors que les plus importantes fonctionnent avec des chaudières qu'alimentent les chutes et copeaux de sciage, solution plus économique mais demandant un capital initial plus grand. Elles disposent d'une scie verticale à ruban acceptant des arbres de plus d'un mètre de diamètre.

**Tableau 6 Production de bois et charbon de bois**

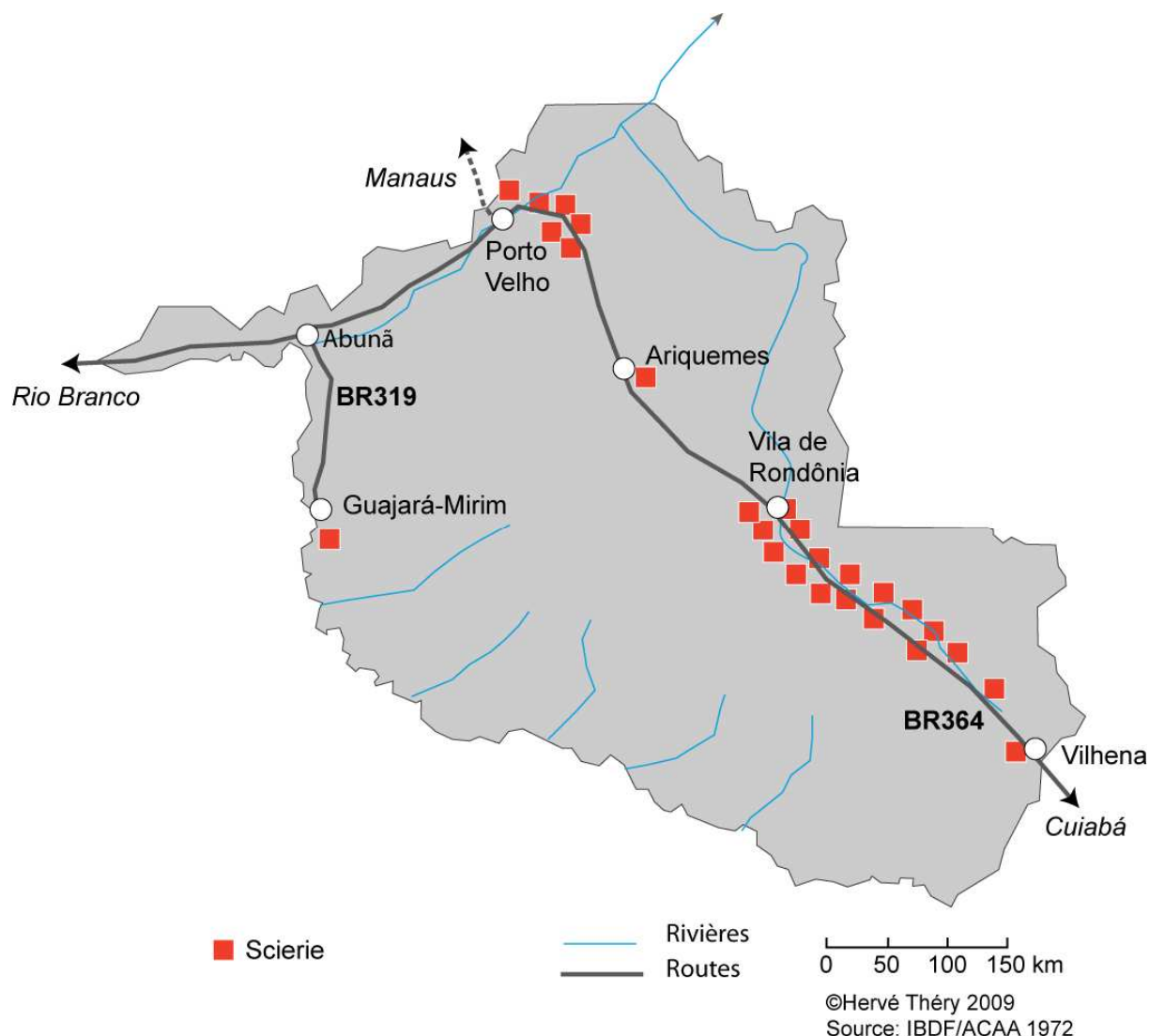
	Bois (1 000 m <sup>3</sup> )	Valeur (1 000 Cr\$)	Charbon (1 000 m <sup>3</sup> )	Charbon (1 000 m <sup>3</sup> )
1965	44	71	340	28
1966	61	123	404	45
1967	70	141	2 580	180
1968	125	749	3 739	591
1969	166	1 159	3 946	671
1970	167	1 493	4 092	818
1971	180	2 150	4 270	1 261
1972	194			
1973	200			

Source : IBDF

On constate (carte n° 12) que ces scieries sont étroitement liées à la route, l'évolution postérieure n'ayant fait que confirmer la tendance. Deux raisons à cela. D'abord la nécessité de vendre; le bois constitue le fret de retour idéal pour les camions qui viennent en Rondônia chargés de produits manufacturés, c'est un des rares produits exportés par le Territoire, et le

rapport de vente est excellent (tableaux n° 4 à 6). Les scieries en bord de route n'ont donc pas de problèmes d'écoulement de leurs produits. De plus, les exploitations forestières n'ouvrent pas elles-mêmes les chemins d'accès : elles se contentent d'accompagner les défrichements des colons et obtiennent ainsi, outre l'accès, des prix très bas en rendant au colon le « service » d'abattre les grands arbres dont l'abattage serait impossible pour lui avec ses moyens rudimentaires (un arbre de 30 mètres de hauteur est abattu par deux cognées en six heures et par une tronçonneuse en un peu plus de cinq minutes).

**Carte 12 Localisation des scieries**



C'est ce procédé qui permet aux scieries de tourner la très sévère réglementation forestière : selon la législation brésilienne, tout arbre abattu doit être compensé par un arbre planté, mais cela n'est, en Rondônia, qu'un principe. L'IBDF (Institut brésilien de développement forestier) n'est en effet représenté en Rondônia par aucun fonctionnaire propre : c'est un salarié de l'ACAR qui essaie de veiller à l'exploitation rationnelle de la forêt, mais qui ne dispose pas d'un seul cruzeiro de crédit et se trouve donc bloqué à Porto Velho. Les scieries ont alors beau jeu de ne pas déclarer tous les arbres abattus, ou de les mettre sur le compte du défrichement, ce qui nous amène à penser que les chiffres que nous citons sont très sous-estimés. Et quand, pour préserver la vraisemblance, elles déclarent quelques arbres, au lieu de planter sur place elles se contentent, comme la loi les y autorise, de verser les sommes dues à une société de reboisement du Paraná ou du Mata Grosso, qui agit à plusieurs milliers de kilomètres de là.



La forêt est donc pillée, sans garantie, pour l'extraction du bois. Faut-il réellement le déplorer? Ce n'est en fait qu'une très faible partie des arbres abattus qui aboutit à la scierie et de là à São Paulo : faute d'acheteurs ou de moyens de transport la grande majorité des arbres – des arbres de 30 mètres ou plus de hauteur – est abattue et brûlée, pour faire de la place à l'agriculture et fournir un peu de cendres. C'est ainsi que partent en fumée des milliers de mètres-cube de bois précieux, acajou, palissandre et même de *pau brasil*, ce « bois brésil » qui a été la première richesse du pays et lui a donné son nom.

**Photo 14 De la hache des paysans à la tronçonneuse des bûcherons**



Photo Hervé Théry, 1974



Telle est donc la situation de l'extractivisme animal et végétal. Activité primaire de cueillette ou exploitation plus durable, c'est une simple utilisation des ressources naturelles et a longtemps été la seule « mise en valeur » de l'Amazonie. Sa situation est variable selon les produits, du déclin au franc succès. Mais un fait s'impose : le succès est du côté de l'investissement : ipéca, peaux, caoutchouc même sont en déclin, parce que personne ou presque ne s'y intéresse ou n'y investit.

**Photo 15 Une étape délicate, charger les grumes sur les camions**



Photo Hervé Théry, 1974



Peut-être l'installation des nouvelles unités de traitement du caoutchouc aurait-elle relancé la production d'hévéa, si les conditions de travail avaient changé, mais cela n'a pas été le cas lors de l'installation de l'usine de Porto Velho, qui tourne au ralenti. La noix du Brésil et le bois sont la pour prouver que la liaison routière permet, avec quelques capitaux de tirer de substantiels bénéfices de l'extractivisme. Une usine de traitement des noix, une scierie sont des investissements légers, imposés par la législation (l'exportation des noix dans leur coques et de grumes de bois est interdite par la législation sur les Territoires, afin de créer sur place quelques industries et quelques emplois) mais très rentables : outre ce qui est économisé sur le prix de transport (principale dépense), en gagnant du poids, on gagne sur les faibles salaires locaux. La matière est abondante et à bas prix, elle attire donc les investissements.

**Photo 16 La scierie, le coeur du système**

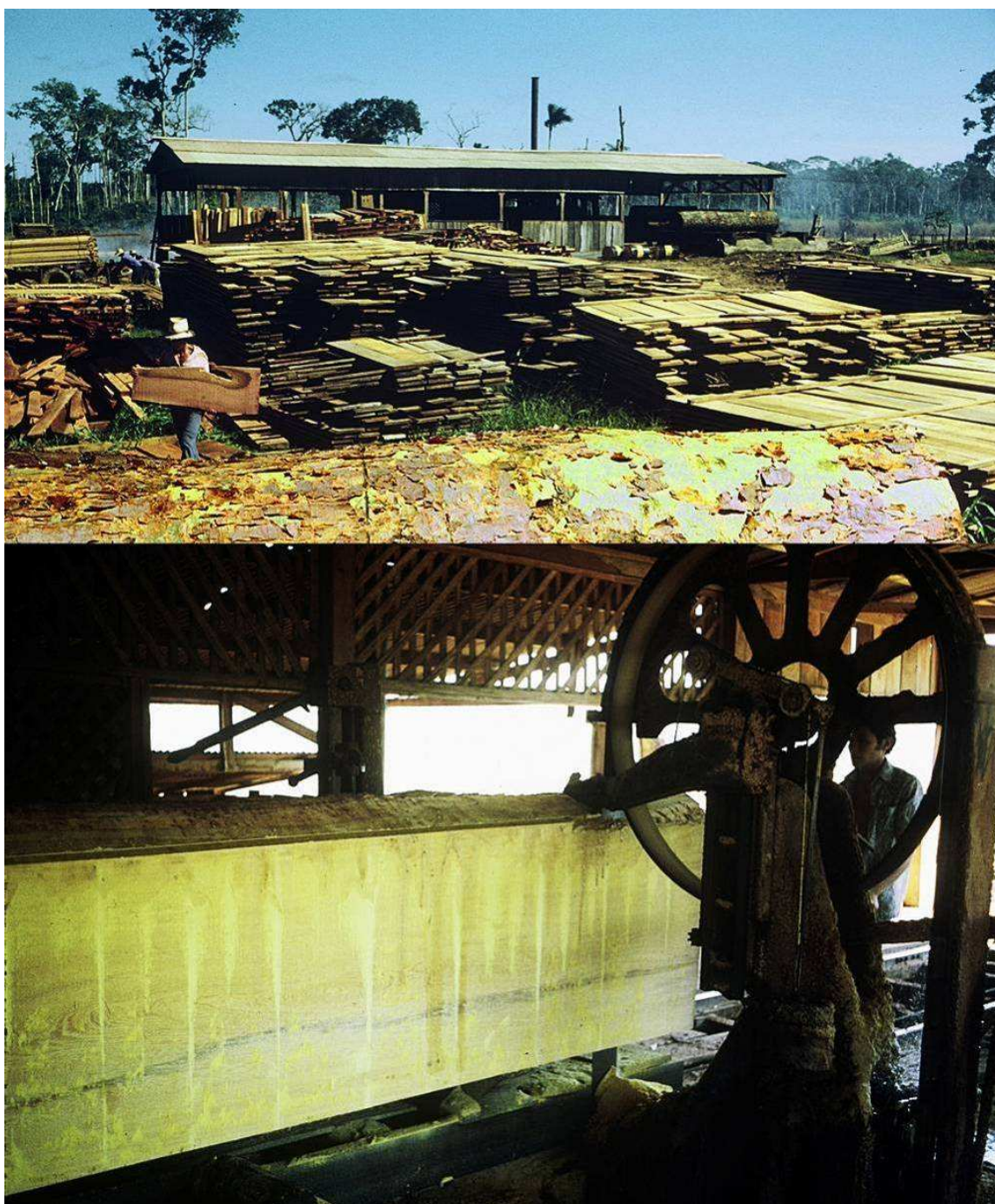


Photo Hervé Théry, 1974

## Extractivisme minéral

### *L'étain : production internationale et géologie.*

La production des gisements du Rondônia donne au Brésil une place importante sur le marché mondial. La production, essentiellement assurée par la province stannifère de Rondônia, a permis de réduire très largement la dépendance du Brésil et même de faire quelques exportations, sous forme de métal.

Cette situation favorable a toutefois été compromise par la chute de la production, sans réduire les exportations, pratiquées le plus souvent par les filiales de sociétés étrangères vers leurs métropoles. Celles-ci sont également propriétaires de la plupart des installations de traitement, à la capacité largement excédentaire (13 300 tonnes). Elles sont situées à São João Climaco et à Acari (Sao Paulo), Volta Redonda (Rio de Janeiro), São João del Rei (Minas Gerais) et Manaus (Amazonas).

La géologie de la cassitérite est très complexe. On trouve deux types de gisements, la cassitérite se minéralisant dans des filons intrusifs de quartzite et de pegmatite, le plus souvent dans les granites, elle y est associée à la topaze, à l'ilménite et à la magnétite. C'est le type de gisement exploité en Bolivie. Mais la plupart des gisements de Malaisie, d'Indonésie (les plus importants au monde) du Nigéria et du Brésil sont du type secondaire, sous climat tropical le granite s'est décomposé et on ne trouve la cassitérite que disséminée dans des alluvions diverses. C'est le cas en Rondônia (à l'exception d'un petit filon à Santa Bárbara). Les gisements, de type ring-complexes dans les formations granitiques paléozoïques, donnent un minerai dont la teneur moyenne est de 66 % d'étain métallique. Ils peuvent présenter des concentrations de 70 kg/m<sup>3</sup>, mais le plus souvent de 5 à 10 kg/m<sup>3</sup>

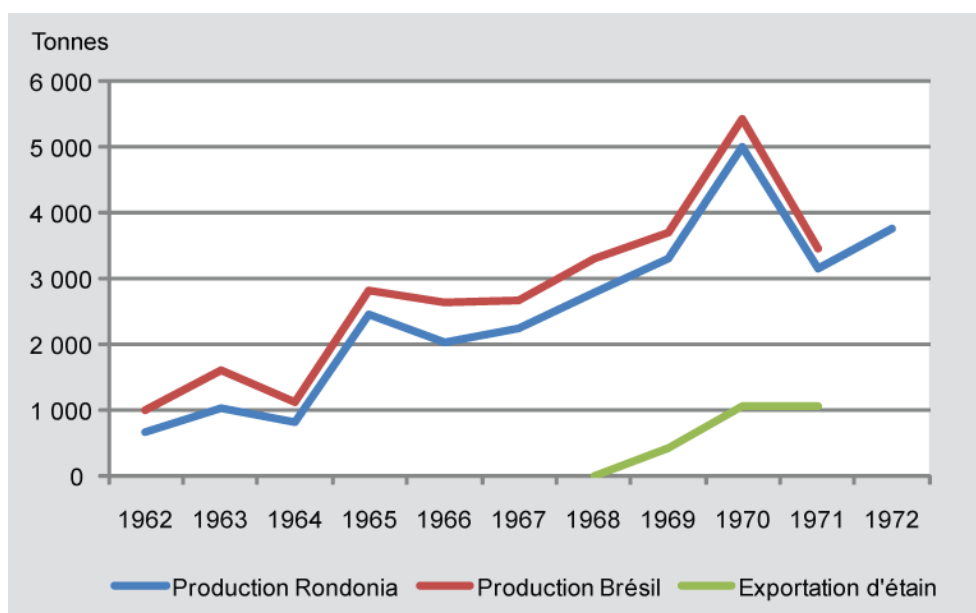
Le lit d'alluvions qui la contient atteint de 20 à 80 cm à 5 m de profondeur, ce qui donne une teneur moyenne, du sol à la roche-mère, de 1 à 1,5 kg/m<sup>3</sup>, alors que le minimum exploitable est actuellement de 500g/m<sup>3</sup>. Les camps de prospection qui opèrent actuellement, guidés par les prospections empiriques des *garimpeiros*, procèdent par un sondage dans l'épaisseur des alluvions, dont la ligne de base est le cours de l'*igarapé*. La maille est large (forage tous les 400 mètres) va s'en écartant, ce qui amène parfois sur le cours ancien, bien plus riche en minerai (la richesse du gisement va diminuant quand on s'éloigne du cours d'eau). On procède ensuite à un maillage plus fin qui permet de délimiter exactement le gisement et de l'estimer. À ce stade, l'exploitation peut commencer. Mais très peu de gisements sont actuellement en exploitation malgré le grand nombre d'autorisations délivrées

**Tableau 7 Production d'étain en Rondônia et au Brésil**

	Production du Rondonia	Production du Brésil	Exportations d'étain
1962	678	1000	
1963	1038	1603	
1964	818	1116	
1965	2459	2833	
1966	2035	2632	
1967	2239	2675	
1968	2800	3298	5
1969	3300	3713	420
1970	5016	5421	1068
1971	3153	3453	1054
1972	3752		

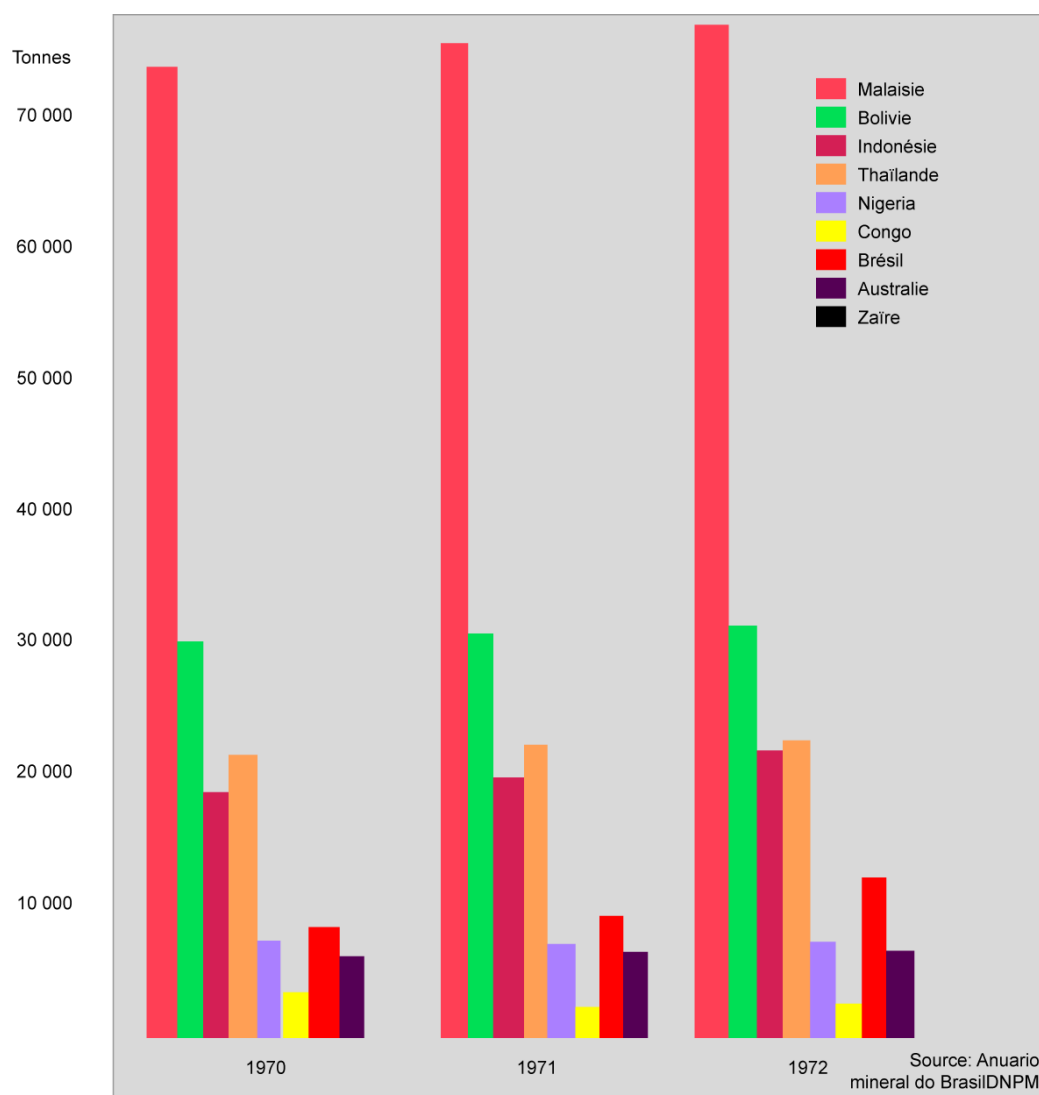
Source/ DNPM

**Graphique 8 Production d'étain en Rondônia et au Brésil**



Source/ DNPM

**Graphique 9 Production d'étain dans le monde**

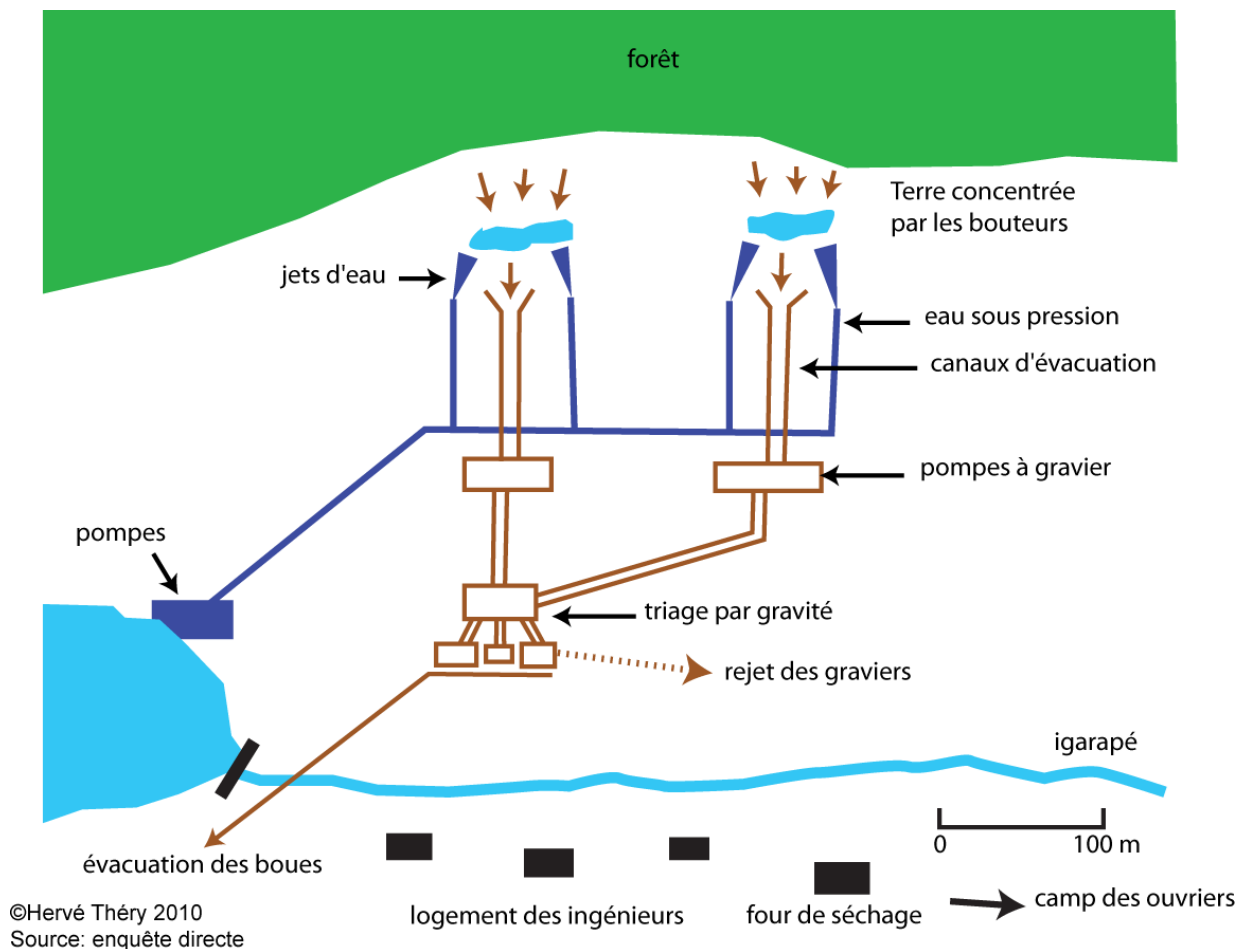




## La production

Pour l'exploitation, la clef du succès est le transport, car souvent le gîte est en pleine forêt et ne peut être atteint qu'en plusieurs semaines de navigation, ou par petits avions qui se contentent d'une clairière à peu près plane pour se poser. C'est pratiquement suffisant au stade de la prospection, l'Armée de l'air prêtant ses avions Buffalo pour apporter jeeps et matériel lourd, et ce l'était encore à l'époque du *garimpo*, où le minerai sortait par avion. Ce ne l'est plus à l'époque de l'exploitation lourde, où les quantités sont plus grandes, les capitaux investis plus importants et la marge bénéficiaire peut-être moindre sur des gisements qu'on ne se contente plus d'« écrémer ». La tâche prioritaire est donc l'ouverture d'une piste qui supporte le passage des camions mixtes citerne-marchandises qui approvisionnent la mine et exportent le minerai en sacs de 50 kg. Ce travail préparatoire est souvent le plus lourd, il faut ouvrir plusieurs dizaines de kilomètres de forêt, construire des ponts, étendre du gravier. Les mines actuellement en production ont presque toutes un accès routier, même les mines de Santa Bárbara et São Sebastião, situées à vingt kilomètres l'une de l'autre et dont les routes courent côte à côte vers la BR364, se croisant parfois, faute d'avoir pu établir un accord. Seules les mines lointaines d'Igarapé Preto et São Francisco, situées dans les États de Mato Grosso et Amazonas (cf. carte n° 14) doivent encore évacuer les minerais et importer tout le nécessaire par les inévitables et inépuisables DC 3.

Carte 13 Exploitation de la cassitérite



Les techniques employées sont plus proches de techniques de carrières que de mines proprement dites. Elles sont identiques à celles qui sont utilisées en Malaisie. La première, qui est celle qu'emploient, à une exception près, toutes les mines en Rondônia, suppose un équipement assez léger. La forêt une fois défrichée, les alluvions sont rassemblées en tas par des bouteurs, puis désagrégées par des jets d'eau sous forte pression, alimentés par des

pompes qui tirent l'eau d'un lac artificiel créé sur le cours d'un petit igarapé. La boue très liquide ainsi obtenue est alors pompée au sommet d'une tour de quelques mètres d'où elle descend à travers divers tamis et installations de tri par gravimétrie qui séparent la cassitérite, plus lourde (densité 7), des alluvions plus légers. Il ne reste plus alors qu'à rejeter les graviers et les boues stériles et à récupérer l'eau pour un autre cycle.

L'ensemble des installations, même si les capitaux engagés les mettent hors de la portée financière des *garimpeiros*, n'est donc pas très coûteux : boteurs, pompes à eau et à gravier, tuyauteries d'eau, enfin et surtout appareils de triage par gravimétrie, tous appareils de quelques tonnes et de quelques milliers de dollars, infrastructure légère pour une mine et économique par rapport à la valeur du minerai, l'essentiel des dépenses lourdes étant l'ouverture du chantier et l'acheminement du matériel sur place.

Dans la seconde technique, les jets d'eau ne servent que de moyen annexe de concentration des alluvions. Ceux-ci sont traités par une drague équipé de tous les appareils que comportait la tour de triage : les alluvions sont excavées l'avant par les godets de la drague, traitées dans des tambours rotatifs horizontaux et des tamis, rejetées à l'arrière. La drague avance ainsi mètre à mètre dans les alluvions, flottant sur un lac artificiel qu'elle déplace avec elle. Dans ce cas le problème de transport sur place de l'infrastructure est donc plus important encore, la drague de Santa Bárbara a été transportée, partie par avion, partie par des mulets et montée sur place.

Le reste des installations est commun aux deux technique, four de séchage pour réduire le poids des sacs de minerai, atelier mécanique où l'on répare avec les moyens du bord et le « jeito » brésilien les machines américaines mises à rude épreuve, logements du gérant et des ingénieurs. Ceux-ci sont américains (représentant le capital), hollandais ou malais (pour leur compétence acquise en Asie du sud-est), boliviens ou colombiens (cadres qualifiés à la recherche d'emplois). Logements des ouvriers (de la paillote sordide à la ville à l'américaine), poste de santé, école, magasin pour la petite communauté isolée de tout qu'est la mine (de trois cent à cinq cents personnes, au total deux mille cinq cents personnes avec les quelques familles qui sont admises à résider sur place).



Photo 17 Le front d'exploitation des alluvions



Photo Hervé Théry, 1974



Photo 18 Prospection en forêt et tri des alluvions



Photo Hervé Théry, 1974



Photo 19 Triage des alluvions selon leur densité



Photo Hervé Théry, 1974

### *Le contrôle*

La production se répartit entre sept à huit groupes, de tailles très différentes (cf. tableau n° 7). Mais s'il est assez simple de faire l'inventaire des mines en activité à un moment donné, tout se complique si l'on suit les évolutions, et surtout si l'on veut chercher à remonter les filières de propriété. La situation est en effet très mouvante, des mines cessent la production sans raison technique valable, comme *Minerios de Rondônia SA.* qui exploitait le gisement du rio das Garças. D'autres commencent la production fort longtemps après avoir reconnu le terrain, d'autres encore prospectent et exploitent du même mouvement et deviennent très vite des producteurs importants, c'est le cas des sociétés Araçazeiro et Douradinho, qui apparaissent en 1974. On ne comprend rien à ces fluctuations si l'on ne remonte pas aux propriétaires. Pour sept mines en activité en Rondônia, on ne compte pas. Moins de soixante : quatre sociétés minières, détentrices de cent soixante douze autorisations de prospection dont très peu, après remise d'un rapport complet estimant les réserves, ont été transformées en autorisations d'exploitation et moins encore utilisées.

**Tableau 8 Production de cassitérite par groupe minier**

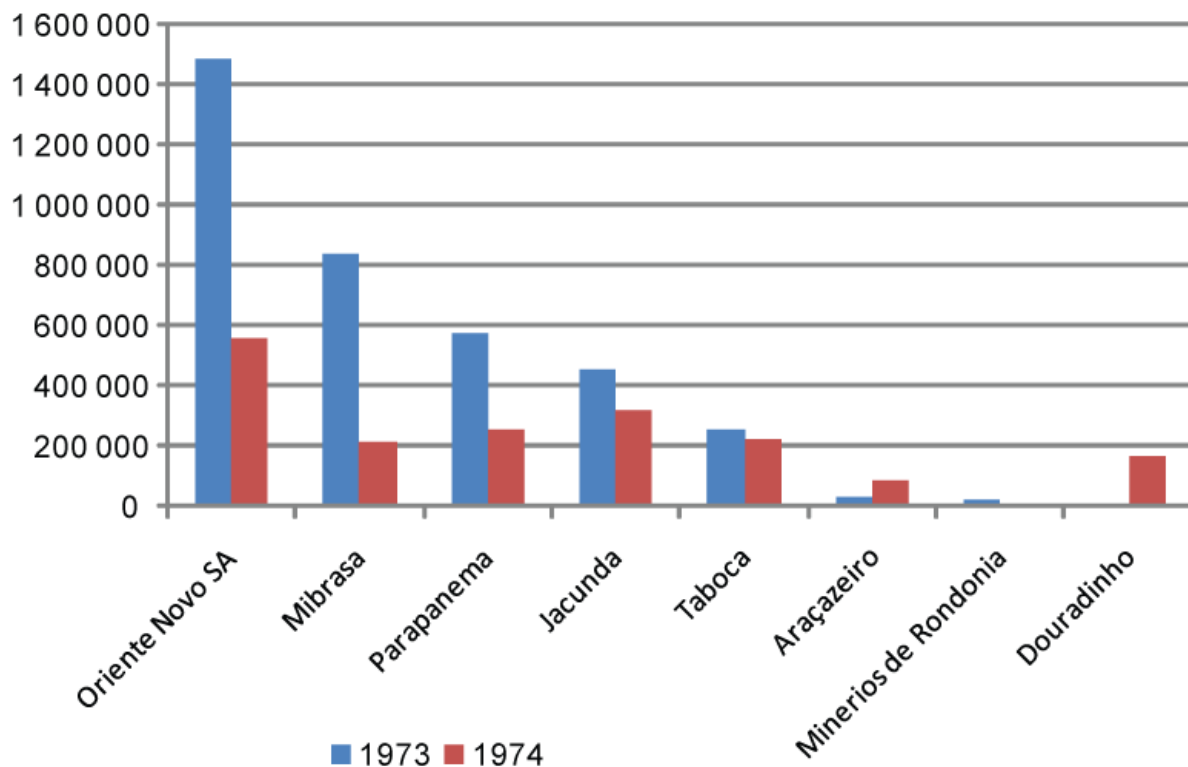
	Oriente Novo SA	Mibrasa	Parapanema	Jacunda	Taboca	Araçazeiro	Minerios de Rondonia	Douradinho
1973	1 487 790	842 193	577 575	456 550	251 612	30 271	25 648	
1974	558 879	215 833	252 557	318 000	225 800	90 639		164 446

Source - DNPM-DGS

C'est que ces sociétés sont aux mains de neuf groupes industriels qui créent une société par gisement, ou plus, et en disposent au gré de la conjoncture et des plans du groupe, dont la cassitérite peut être un aspect très secondaire. L'ensemble des sociétés minières de cassitérite du groupe est dirigé par un gérant qui réside à Porto Velho et applique les

consignes : c'est en fonction des décisions centrales que l'on commence ou cesse l'exploitation, que l'on utilise ou non les concessions transformant du jour au lendemain un simple nom sur une autorisation en société active, ou inversement. On a vu récemment les deux cas se produire, le groupe Ferusa, solidement installé dans les gisements et à Porto Velho (où il avait construit une très confortable résidence) vendant toutes ses installations et se retirant complètement, alors que le groupe Brumadinho, lui-même dépendant du groupe Itaú (groupe bancaire qui contrôle également de très grosses cimenteries) développait la production d'Oriente Novo et ouvrait les mines de São Lourenço et Maçisa sous le nom de la Société Douradinho.

**Graphique 10 Production de cassitérite par firme**



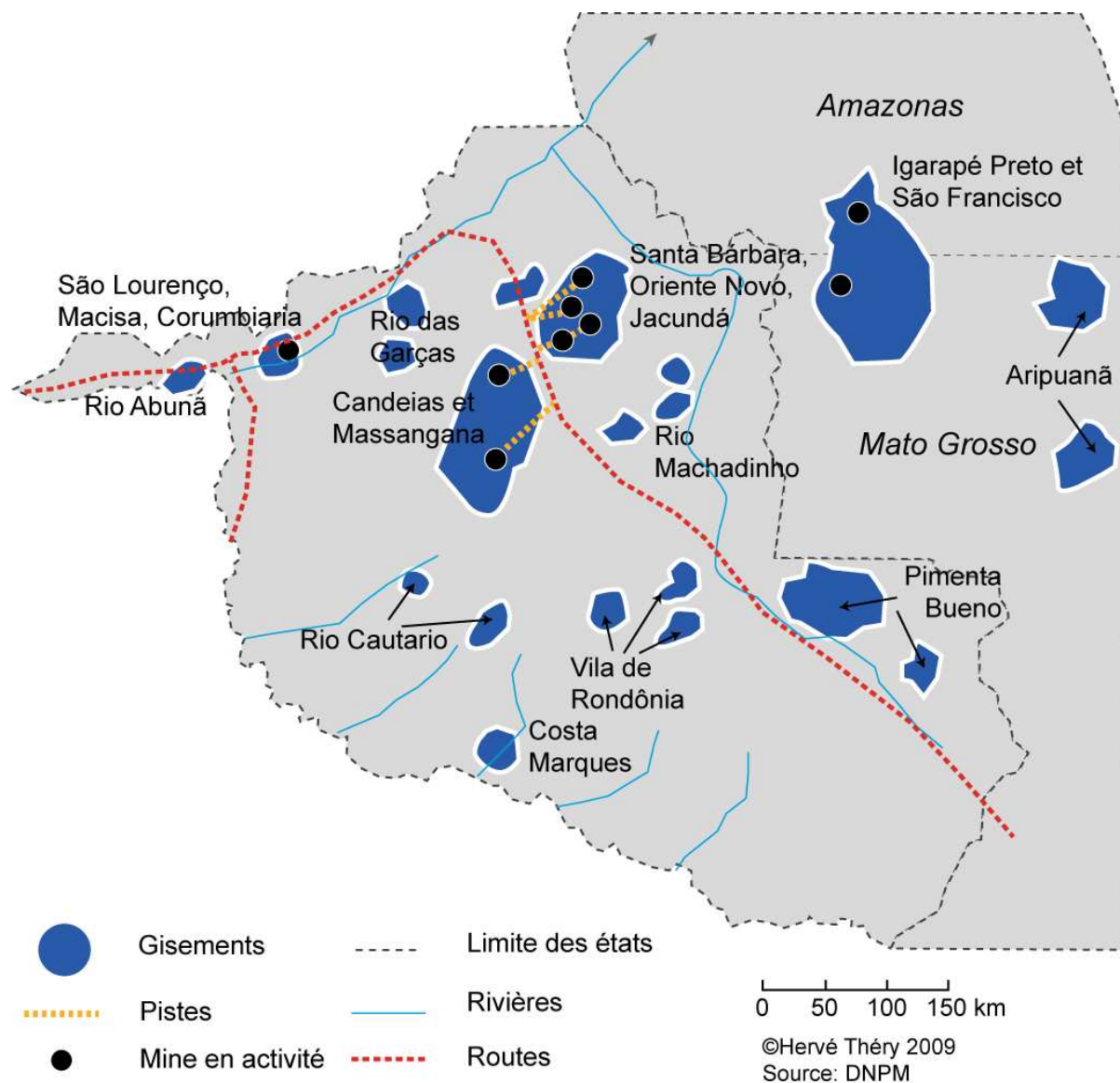
On voit donc que les décisions échappent au cadre local, ainsi que les importantes conséquences sur l'emploi, les rentrées fiscales, le commerce. Les gérants locaux sont parmi les principaux employeurs et les principaux contribuables du Territoire, mais la décision vient de plus haut. Et plus haut, le fil de la décision se perd dans l'écheveau embrouillé des achats et ventes, des prises de participations, des minorités de blocage. Mais le peu que l'on sait montre que telle société qui extrait la cassitérite du sous-sol rondonien n'est que l'infime partie d'un vaste empire qui pratique bien d'autres activités dans bien d'autres pays : la Ferusa qui a mis en sommeil ses activités, est une lointaine sous-filiale de la Royal Dutch Shell Petroleum, le groupe Garcia a cessé l'exploitation du rio das Garças dans l'attente du résultat des négociations avec le groupe Mitsubishi...

Partant de l'extractivisme traditionnel de l'hévéa, de l'ipéca, typique d'une Amazonie arriérée et isolée, nous en sommes venus à une activité au contraire très bien intégrée à l'économie moderne, où jouent les conglomerats et les multinationales, pour qui les frontières existent de moins en moins et l'intérêt local plus du tout : l'extractivisme lui-même est traversé par les courants de renouveau qui bouleversent le Rondônia. Si la destruction des ressources naturelles du Territoire se poursuit et s'intensifie, si les travailleurs ne voient pas changer leur niveau de vie, les profits obtenus par des sociétés plus étrangères que jamais à l'Amazonie vont croissant. L'extractivisme n'est donc plus seulement l'activité stagnante de naguère : relancé par la route, il est devenu une activité puissante et dynamique. En 1972 il



constituait, sous la rubrique « matières premières brutes ou préparées », 89,75 % des exportations du Territoire par la route (la quasi-totalité). Ce territoire lointain reste donc, comme toute l'Amazonie, le domaine de l'extraction, voire du pillage des ressources, en attendant que se développent les autres activités en cours d'installation depuis 1970, que nous examinerons maintenant, l'agriculture (tout spécialement de la colonisation) et l'élevage.

**Carte 14 Province stanifère de Rondônia**



# L'agriculture



**Photo exergue 10 Défrichements pour l'implantation de nouvelles parcelles agricoles**

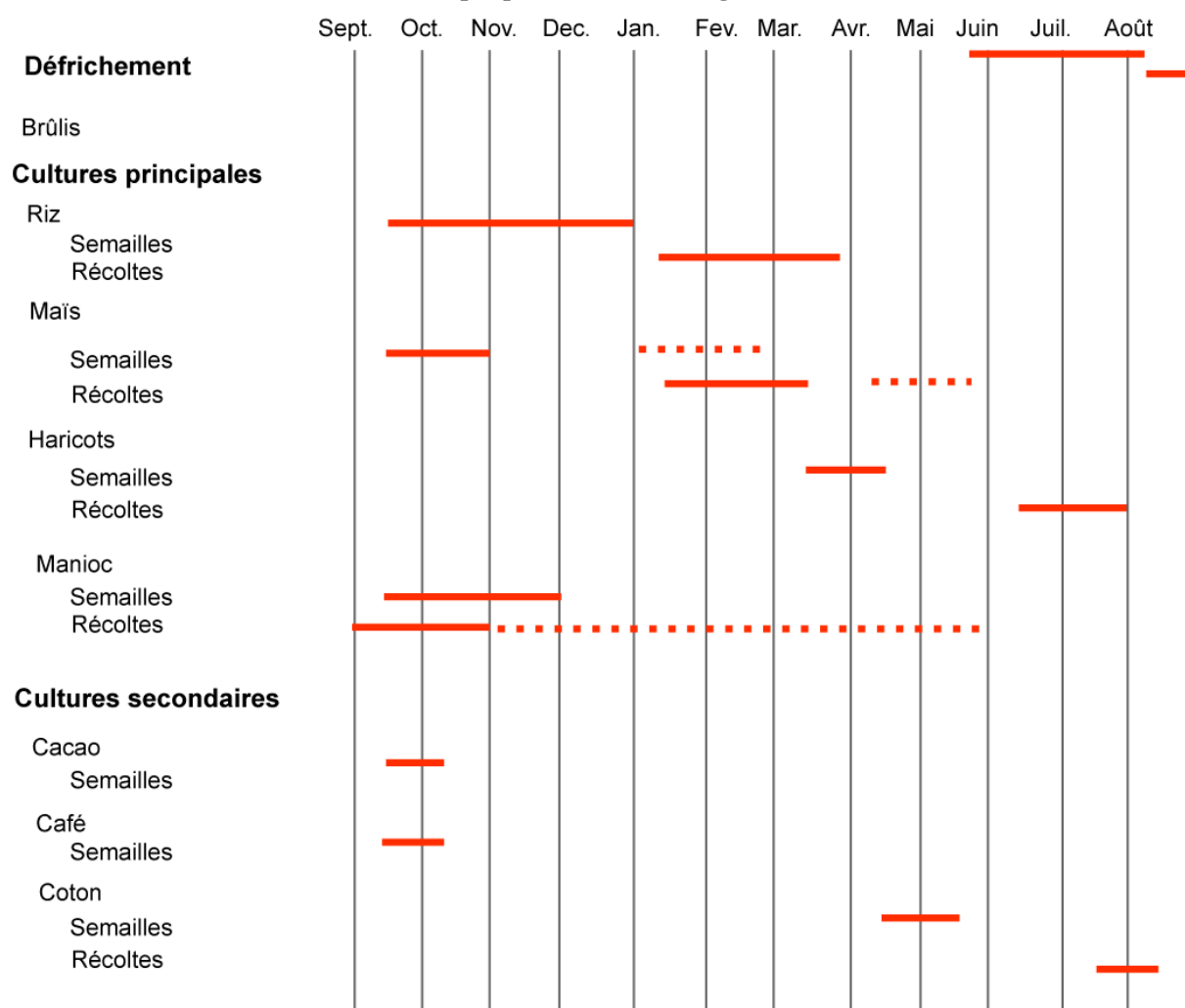
(photo Hervé Théry 1974)

## *Caractères généraux*

L'agriculture en Rondônia est pratiquée sous deux formes : la colonisation, publique ou privée, et l'infiltration spontanée de pionniers entre les territoires de colonisation. Toutefois dans le paysage et dans les modes de vie, rien ou presque ne permet d'identifier nettement des types de paysans vraiment distincts.

Techniques de défrichements, pratiques culturelles et systèmes de culture sont les mêmes. Ainsi la première phase du travail agricole est celle du défrichement. Deux outils sont employés par le pionnier, le *facão* ou *terçado*, un sabre d'abattis qui sert à éclaircir le sous-bois, et la hache (*machado*) pour abattre les grands arbres. Pour que sèche, avant d'être incendié, l'entassement confus des troncs et des branches abattus (le *roçado* ou la *roça*) on laisse s'écouler quelques semaines. Le feu ne peut, on s'en doute, être mis que pendant la brève saison sèche, de juin à août. Encore faut-il que le défricheur sache bien saisir les journées favorables car s'il se hâte trop, les décombres de la forêt ne sont pas encore assez secs; s'il tarde trop, des pluies précoces risquent d'éteindre le brasier. Et, comme ailleurs dans le monde tropical, c'est entre les troncs et les bûches mal calcinées et qui continueront de pourrir lentement que l'on sème en profitant des premières pluies.

Graphique 11 Calendrier agricole



Source: INCRA

Le système de culture associe maïs et riz, en lignes alternées le plus souvent, plantés au début du mois de septembre et cueillis de janvier à mars. À la fin de mars ou en avril sont alors plantés des haricots, parfois associés au maïs. Cette seconde récolte sera faite vers le mois de juin avant que de nouveaux défrichements n'ouvrent un nouveau cycle agricole, où les « anciennes » terres supportent de nouveau les mêmes cultures. Les récoltes s'échelonnent assez bien au long de l'année, les éventuelles soudures étant assurées par le manioc qui, planté en septembre, donne des racines comestibles au bout d'un an, et qui peut être laissé ensuite encore six mois en terre. Cette association, connue sous le nom de *lavoura branca*, donne la base de l'alimentation, la platée de riz aux haricots rouges, saupoudrée de *farinha* (manioc râpé et lavé, pour en retirer le jus toxique, et séché). Accompagné de viande de chasse, de viande séchée, d'une poule aux grandes occasions, ce plat apporte aux paysans l'essentiel de leur ration calorique. Les légumes verts et les fruits, qui pourtant sont abondants à l'état sauvage et faciles à cultiver, que ce soit, bananes, papayes, ananas ou agrumes, sont trop rarement consommés, car considérés comme des nourritures frivoles, indignes d'hommes forts. Autour de la maison on trouve pourtant quelques plants d'arbres fruitiers ou de canne à sucre pour faire la *rapadura* (cassonade) et la *cachaça* (alcool de canne). Près de la maison aussi, la basse-cour et l'enclos du ou des porcs, nourris de maïs et des déchets de la maison. La boisson est l'eau de l'igarapé voisin ou du puits qui atteint la nappe phréatique proche, mais souvent contaminée.



Les maisons sont les mêmes pour tous, cases de branches et palmes, couvertes de palmes dont les feuilles sont toutes repliées du même côté pour écouler les fortes pluies, à la manière des toits de chaume (c'est alors un tapiri, parfois monté sur pilotis si le colon a déjà vécu en Amazonie, ce qui est très rare).. Une autre ressource de la forêt amazonienne est mieux connue, c'est le palmier *paxiuba* dont le tronc creux et fibreux peut être déroulé et donner murs, cloisons ou planchers. Des maisons plus résistantes peuvent être faites de planches dégrossies à la hache ou à la scie, ou de *pau a pique*, squelette de branchages ou l'on plaque de l'argile (que les pluies emportent souvent, car cette construction est plus adaptée au Nordeste aride qu'aux pluies amazoniennes).

**Photo 20** Palmier *paxiuba*, pour la couverture des maisons



Photo Hervé Théry, 1974

Dans les maisons, très peu de meubles : des hamacs, des coffres où sont rangés les quelques objets que possède la famille. Au mur le fusil du père, pour la chasse dont dépend l'approvisionnement en viande. Dans la cuisine, une batterie en aluminium mince, le fourneau d'argile posé sur un bâti qui le met à hauteur de la taille de la maîtresse de maison. Vite construit, avec l'argile locale, il brûle le bois tiré de la parcelle. On ne trouve que trop rarement un filtre pour l'eau du puits, qui voisine dangereusement avec la fosse d'aisance.

Colons et petits agriculteurs mènent donc une vie similaire, où les travaux agricoles tiennent la plus grande part, surtout aux moments forts des défrichements, du brûlis et des premières semailles (juillet-septembre), des premières récoltes et des nouvelles semailles (février-avril). Entretemps la construction de la maison et des dépendances, la chasse, les voyages au siège du projet de colonisation, pour une démarche, un conseil, un emprunt au

magasin, ou à la ville voisine pour un achat, sont les occupations les plus absorbantes. Hors du travail les heures sont brèves et les distractions rares : les veillées entre voisins supposent de longues marches, la ville est loin. Les grands moments sont la vente des récoltes au camion de l'intermédiaire (*marreteiro*), les fêtes publiques ou familiales, naissances et mariages, où la *cachaça* coule à flots, mais aussi les maladies et les accidents qui laissent dans les mémoires les plus sûrs repères chronologiques.

Par bien des aspects les petits agriculteurs, inclus ou non dans un projet de colonisation, se ressemblent. Ils viennent des mêmes régions (mais les statistiques n'existent que pour les colons de l'INCRA), ils mènent la même vie dans les mêmes maisons, faisant les mêmes cultures de la même façon, c'est-à-dire comme ils l'ont appris dans le Sudeste ou le Nordeste. Ce sont eux qui, depuis quelques années, donnent au Rondônia une production agricole lui permettant d'exporter (mais il faut ensuite importer pour nourrir les citoyens du Territoire, au moment des soudures, à des prix bien plus élevés).

Une différence nette apparaît dans le statut du paysan selon qu'il est ou non *parceleiro*, détenteur d'une parcelle de colonisation. S'il l'est, il bénéficie de sérieux avantages : certitude de ne pas être expulsé (ce qui est inestimable pour qui l'a déjà été, parfois plusieurs fois), et pour les colons de l'INCRA, diverses assistances (médicale, technique, crédit pour les outils, semences, produits de traitement). Qui ne l'est pas doit occuper un lot de terre publique, pour lequel il ne reçoit dans le meilleur des cas qu'une autorisation d'occupation, qui ne vaut pas titre et n'est en aucun cas transférable. De ce coin de terre il faut ensuite tirer très vite sa subsistance ce qui suppose de défricher – si c'est le moment opportun – de planter, et d'attendre. Et souvent les premières récoltes sont décevantes dans ces sols et sous ce climat inconnu. Le colon de l'INCRA, quant à lui, reçoit pendant six mois un salaire qui lui permet de se nourrir et de nourrir sa famille en attendant les premières récoltes. On voit donc que du point de vue personnel du paysan la différence est grande. Au delà de ces différences, c'est une opposition de conceptions qui apparaît.

**Tableau 9 Productions agricoles**

	1971			1972			1973		
	Surface (ha)	Produc- tion	Valeur (1 000 Cr\$)	Surface (ha)	Produc- tion	Valeur (1 000 Cr\$)	Surface (ha)	Produc- tion	Valeur (1 000 Cr\$)
<b>Cultures annuelles</b>									
Riz (sacs 60 k)	15 897	467 040	12 336	20 844	416 040	16 150	25 013	499 248	14 494
Maïs (sacs 60k)	1 888	36 560	839	2 266	39 050	974	2 719	48 860	1 007
Haricots (sacs 60k)	1 333	29 000	2 179	1 520	34 000	1 666	1 824	35 856	2 000
Manioc (T)	332	5 904	508	333	5 926	596	398	7 085	610
Manioc doux (T)	411	6 942	723	413	2 815	799	493	8 330	868
Canne à sucre (T)	153	2 495	208	154	68	254	184	3 000	249
Patate douce (T)	26	67	42	26	159	46	31	80	51
Ananas (cent)	29	133	73	34	64 000	93	75	160	88
Coton (arobes)	600	48 000	480	800		768	720	57 000	576
<b>Cultures permanentes</b>									
Bananes (régimes)				263	454 400	936	936	543 486	1 123
Avocats (cent)				62	5 476	154	154	6 571	184
Oranges (cent)				43	12 750	243	243	15 300	292
Citrons (cent)				4	1 960	33	33	2 352	40
Mangues (cent)				25	4 770	45	45	5 274	54

Source : *Secretaria de Agricultura, Economia e Colonização* du Territoire. Ces chiffres, vu la faiblesse de la statistique en Rondônia, ne doivent être pris que comme des ordres de grandeur extrêmement approximatifs. Ce sont des estimations sur la base – peu sûre – de la population connue et il n'est pas impossible que ce soient de simples extrapolations des données du recensement agricole de 1970, c'est à dire ne tenant pas compte du développement rapide de la production lié à l'immigration.

D'un côté une implantation rationnelle, ou du moins logique, par lots géométriques, menée au nom de raisons politiques par les autorités officielles, ou en vue du profit par de puissantes sociétés, de l'autre, une anarchie totale de l'occupation. Au cours de ces dernières années la colonisation officielle en Rondônia a connu une telle extension qu'un flot d'immigrants, attirés par la rumeur qui l'accompagne la création des grands « Projets intégrés de colonisation », les a débordés et provoqué une occupation massive et anarchique du Territoire : les deux phénomènes sont donc étroitement liés.

## La colonisation

On peut pourtant distinguer trois types :

- la colonisation publique fédérale, dont est chargé l'INCRA, et qui comprend trois PIC (Projets Intégrés de Colonisation)
- la colonisation publique territoriale, dont s'occupe la *Secretaria de Agricultura, Economia e Colonização* du gouvernement du Territoire
- la colonisation privée.

Il n'y a aucune commune mesure entre le premier type et les deux autres, dans le premier cas plusieurs milliers de familles, bien encadrées. Dans les deux autres, quelques centaines, pratiquement laissées à elles-mêmes et qui, une fois sur leur lot, se distinguent mal des *posseiros*. La carte n° 15 localise ces différentes colonisations.

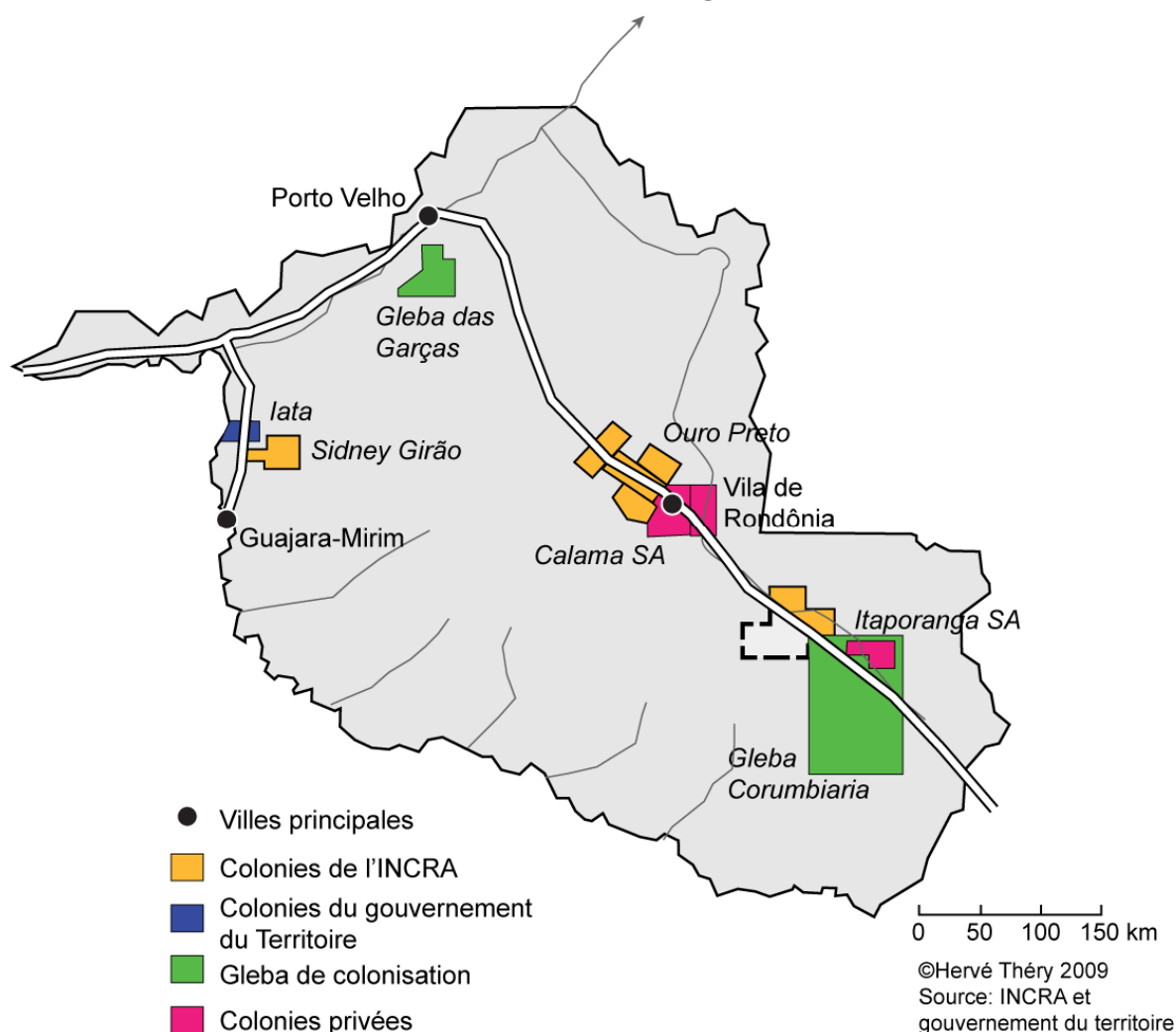
**Tableau 10 Projets de colonisation**

	Nombre de parcelles	Superficie des parcelles	Localisation
<b>Projets de colonisation fédérale</b>			
Ouro Preto	4 000	100	BR 364 km 330
Sidney Girao	500	100	BR 319 km 70
Gy-Parana	900	100	BR 364 km 540
<b>Colonies agricoles du Territoire</b>			
Candeias	150	25	BR 364 km 25
Periquitos	150	25	BR 364 km 12
18 de Setembro	150	25	BR 364 km 12
Areia Branca	150	25	BR 364 km 8
Paulo Leal	150	25	BR 364 km 25
Iata	400	25	BR 364 km 30
<b>Colonies privées</b>			
Calama SA	600	variable	Vila de Rondônia
Espigao d'Oeste	450	500/2 000	Pimenta Bueno

Source : SEAC et INCRA 1973



Carte 15 La colonisation agricole



### *La colonisation publique fédérale : l'INCRA*

Le *Projeto fundiário de Rondônia*, nom officiel de l'INCRA Rondônia, comprend deux branches, dont l'une prend en charge la situation foncière du Territoire, et l'autre a pour objet la colonisation, qui comprend en Rondônia 3 PICS, Ouro Preto, Gy-Paraná et Sidney Girão. Ces trois projets, de taille et de localisation différente, sont à des stades divers de développement, mais présentent de nombreux traits communs qui justifient qu'on les étudie globalement avant de décrire leurs particularités.

#### *Caractères généraux des PIC de Rondônia*

**Organisation générale.** Le type d'organisation choisi a été celui de la petite colonisation agricole : le « module » des lots est de cent hectares, destinés à l'établissement d'une famille se consacrant à l'agriculture traditionnelle (toutefois quelques lots sont prévus dans chaque projet pour l'élevage bovin : il sont alors de 200 hectares). Au moment de l'installation le colon se voit attribuer un lot, et signe un contrat, dont les obligations, en échange de la terre qu'il reçoit et de l'assistance à laquelle il a droit, sont les suivantes :

- a) résider, avec sa famille, sur sa parcelle ou dans l'aire du Projet<sup>20</sup>
- b) cultiver la parcelle avec sa famille et l'aide éventuelle de tiers

<sup>20</sup> Le vocabulaire officiel de l'INCRA se sert du mot « projet » (*projeto*) pour désigner l'institution et la surface concrète qui est l'objet du plan

- c) tenir compte (...) des directives techniques, économiques et sociales du Projet,
- d) reboiser les aires déboisées par lui si ce déboisement est préjudiciable, (...),
- e) payer les taxes d'amélioration pour les services rendus par l'INCRA en vue d'augmenter la productivité,
- f) ne pas céder, affermer, hypothéquer ou aliéner, sous quelque forme que ce soit, la parcelle avant que cinq ans ne se soient écoulés depuis l'enregistrement du titre de propriété (...),
- g) ne pas fractionner (la parcelle), même en cas d'héritage,
- h) ne pas changer la destination (de la parcelle) sauf si elle n'est plus en état d'être exploité, selon le jugement de l'INCRA,
- i) ne pas devenir un élément de perturbation pour le développement du travail dans l'aire (du projet), par mauvaise conduite ou inadaptation à la vie communautaire.

L'INCRA en revanche a pour obligations de :

- a) délivrer au *parceleiro* le titre définitif de propriété quand celui-ci aura liquidé intégralement la valeur de sa dette,
- b) donner au *parceleiro* une assistance technique dans la phase initiale,
- c) faire en sorte d'obtenir un financement par le Système National de Crédit rural,
- d) garantir au *parceleiro* le plein exercice de ses activités découlant du contrat.

Au cas où le *parceleiro* ne remplit pas les clauses du contrat et n'observe pas les recommandations légales et réglementaires, l'INCRA pourra procéder à l'annulation du contrat. (Contrat d'adjudication de lot)

Les lots, de 2 kilomètres de fond sur 500 mètres de front, sont disposés en fonction de la route fédérale qui traverse le projet, reprenant la disposition qui était déjà celle des « lignes coloniales » allemandes du Sud au XIX<sup>e</sup> siècle, ou des « rangs » canadiens.

Des routes de pénétration, dites *linhas*, partent de la route principale et donnent accès au front des lots, soit directement, soit par des routes d'exploitation parallèles à la grand-route. Les défrichements progressant à partir de ces routes, parallèles entre elles, et devant laisser 50 % de la superficie en forêt, le paysage vu d'avion présente des bandes alternées de forêt et de cultures (schéma PAU).

Toutefois cette disposition, satisfaisante pour la logique, l'est moins sur le terrain. La topographie est présentée par l'INCRA (INCRA 1972) comme « plane, avec des secteurs ondulés jusqu'à 15 % de pente, qui n'atteignent pas 10 % du total »; en fait il n'y a que très peu de secteurs réellement plans, et en Amazonie les variations des sols au long de pentes même faibles, sont grandes, ce qui introduit des différences considérables entre des parcelles voisines. Parfois même une colline à pente particulièrement raide interdit la culture ou même l'accès des véhicules à moteur.

Construit en fonction d'une géométrie trop rigoureuse et *a priori*, ce plan théorique est donc souvent rendu absurde par la topographie, certaines parcelles étant inutilisables, certaines *linhas* impossibles à tracer sans que l'on compose un peu avec le terrain. En outre ce plan rigide est responsable de grandes inégalités entre les parcelles en ce qui concerne la qualité des sols et surtout l'accès à l'eau, certains colons bénéficiant du passage d'un igarapé sur leur parcelle, ce qui les favorise grandement par rapport à ceux qui doivent creuser un puits.

Ce parcellaire facile à tracer sur le papier, mais moins facile à délimiter sur le terrain, présente des inconvénients certains, qu'une étude préalable des besoins d'un colon et de la réalité du terrain aurait sans doute permis d'éviter. Mais une solution plus souple, plus imaginative aurait été plus difficile et plus longue, ce que l'obligation urgente de délimiter au plus vite des lots pour les colons en attente n'a sans doute pas permis de faire : on peut craindre que cette hâte ne soit finalement plus préjudiciable aux colons que quelques semaines d'attente supplémentaire.

**Photo 21 Première installation à l'arrivée des colons sur le lot**



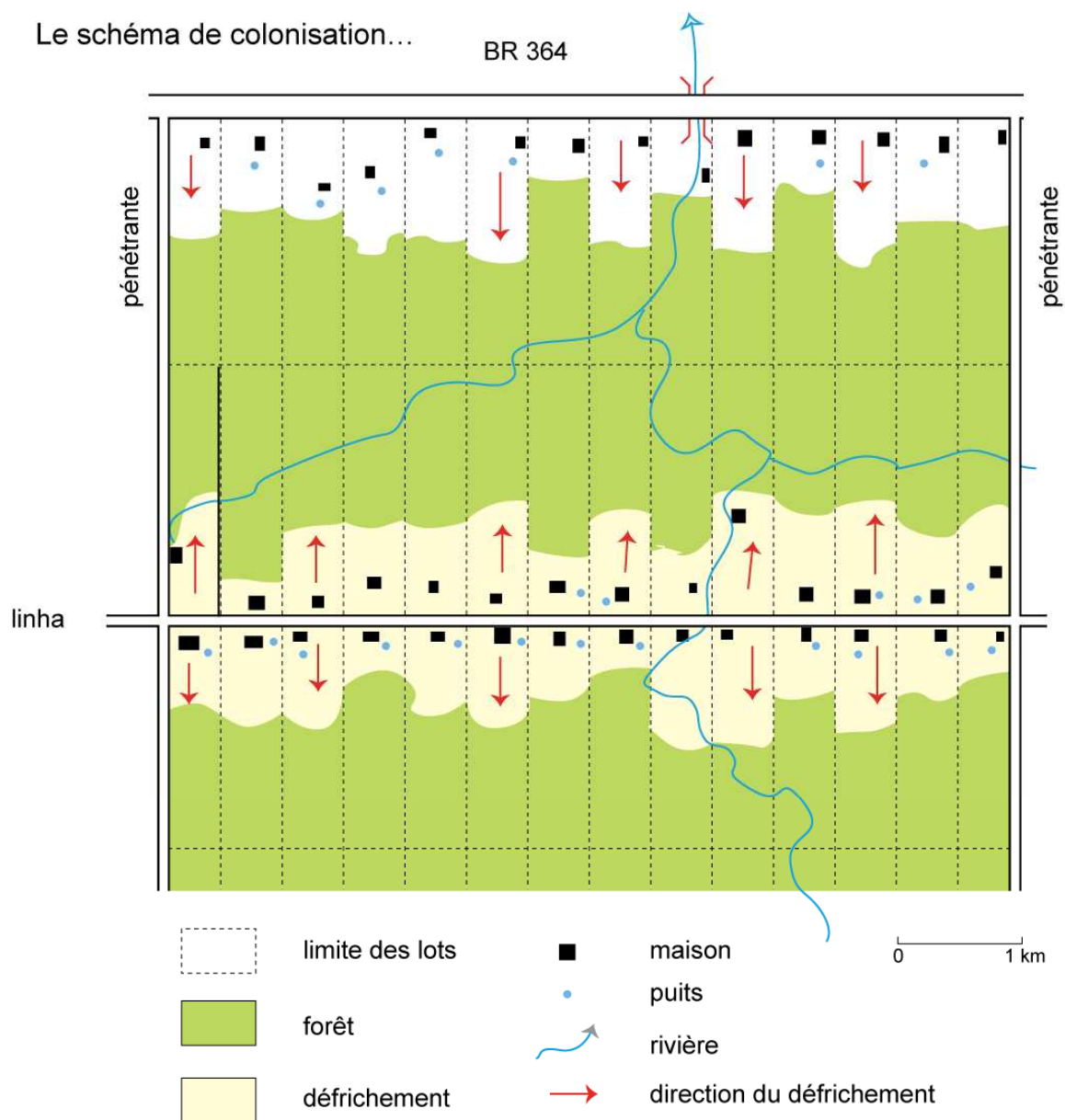
Photo Hervé Théry, 1974



# Carte 16 Le schéma de colonisation et le paysage résultant

Le schéma de colonisation...

BR 364



...et son résultat dans le paysage

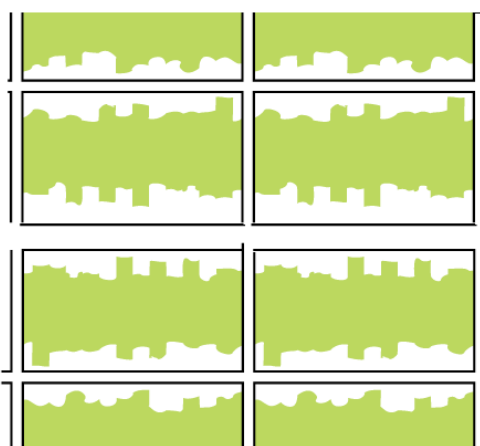


Photo 22 Le paysage « tigré » de la colonisation



Photo Hervé Théry, 1974

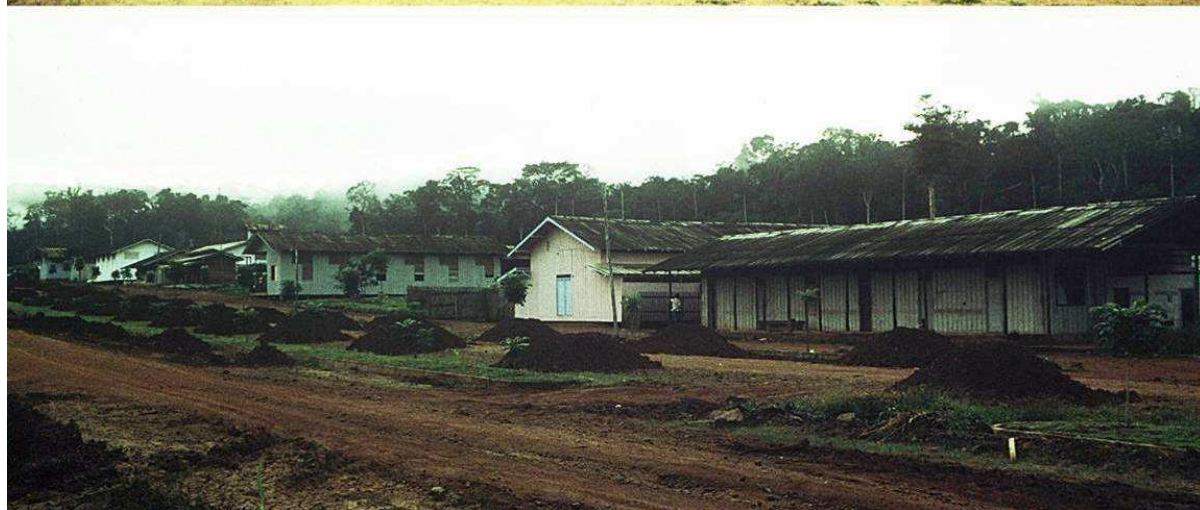
Chacun de ces lots, désigné par sa *linha* et sa *gleba* (groupe de 25 à 30 lots) est occupé par une famille de colons qui y réside en permanence, au contraire du système de la Transamazonienne où l'habitat est groupé. Le « siège » (*sede*) du Projet comprend l'administration de l'INCRA, ses magasins et ceux de commerçants autorisés, le poste médical et divers services. Il est situé au centre, en bordure de la route fédérale, et peut ou non avoir donné naissance à une agglomération : ceux d'Ouro Preto et Sidney Girão, antérieurs au grand afflux des immigrants (à l'époque où tout colon se présentant recevait un lot) et assez proches de Vila de Rondônia et Guajará-Mirim, sont restés isolés et ne portent pas de nom particulier. Cependant le siège secondaire d'Ouro Preto, Jarú, est maintenant entouré d'une agglomération de 3 500 habitants, qui porte le même nom, celui de Gy-Paraná par la ville de Cacao (8 500 habitants). Le centre est visité fréquemment par les colons qui viennent s'y faire soigner, y reçoivent leur courrier, viennent prendre au magasin de l'INCRA outils et semences, mais aussi viennent se renseigner sur les rumeurs de distributions de semences gratuites, s'inscrire pour une rencontre de football ou un bal, ou simplement pour rencontrer d'autres visages que ceux de ses voisins de *gleba*. Pour certains, ce déplacement peut représenter plus de quarante kilomètres<sup>21</sup>, parcourus le plus souvent à pied car les véhicules qui circulent dans le projet sont très peu nombreux (jeeps des agronomes, camions de service de l'INCRA, camions des acheteurs au moment des récoltes).

---

<sup>21</sup> Soit quatre-vingts kilomètres pour aller et revenir. Un simple déplacement au siège prend alors deux ou trois jours.



Photo 23 Le siège du Projet Ouro Preto



De haut en bas, les logements des techniciens agricoles, le dortoir des visiteurs de passage, les bâtiments administratifs. Photo Hervé Théry, 1974



Photo 24 Le « centre urbain » de Jarú



Photo Hervé Théry, 1974

Le système de culture est, nous l'avons vu, celui de la *lavouira branca*, sur brûlis les premières années, ce qui est le cas pour le moment. Mais une assistance technique est fournie par l'INCRA, dans chaque projet un ou plusieurs ingénieurs agronomes supervisent le travail de techniciens agricole, formés dans des collèges agricoles et qui ont chacun sous leur responsabilité environ 250 familles. Ces ingénieurs et techniciens sont originaires du Sud, Sudeste et Nordeste (en particulier Rio Grande do Sul, Minas Gerais et Bahia), sans qu'il y ait de corrélation étroite avec les origines des colons. L'élément décisif est le plus ou moins bon équipement d'une région en collèges agricoles (qui dépend de la politique nationale d'équipement) et de l'origine des ministres de l'Agriculture, qui favorisent pour le recrutement telle ou telle région. Ils ont eux-mêmes à découvrir cette contrée inconnue pour pouvoir conseiller utilement les *parceiros*, mais les seuls conseils généraux (de choix de semences, de bon espacement des cultures, etc.) suffisent à élever les très faibles rendements de l'agriculture vivrière. En outre des spécialistes (à Ouro Preto surtout) aident à planter cacao, café et hévéa, après avoir été formés dans les écoles spécialisées de Bahia et Campinas. Cette assistance technique est assez efficace pour ce qui est de la production, d'autant que le *parceiro* est obligé par son contrat de tenir compte des conseils qui lui sont donnés.

**Résultats.** Il n'en est pas de même pour ce qui est de la commercialisation : 90 % des produits sont vendus à des intermédiaires, les *marreteiros*, qui entrent jusqu'à la parcelle pour acheter et emporter la récolte, ce qui évite même au paysans le problème du transport. Il va sans dire que les prix, au moment où tous les produits sont mis sur le marché simultanément<sup>22</sup>, sont très bas (30 cruzeiros au lieu de 40-45 pour un sac de riz). Cette situation, hélas fréquente dans les colonisations du Brésil, a pour conséquence que le plus clair du bénéfice va aux intermédiaires établis dans les villes, indépendants ou non, et aux transporteurs qui obtiennent ainsi du fret de retour pour les camions qui viennent de São Paulo (l'ACAR estime que l'on exporte ainsi 87 % de la production, quitte à réimporter ensuite aux moments de soudure).

<sup>22</sup> De janvier à mars pour le riz et le maïs, de juin à août pour les haricots

C'est là le problème le plus sérieux posé à l'INCRA, qui tente d'installer un système de coopérative, dont les premiers résultats ne se feront sentir qu'en 1975 à Ouro Preto. C'est seulement si les colons peuvent dégager un revenu suffisant de la vente de leurs surplus qu'ils pourront rembourser à l'INCRA les avances faites, quand viendra le moment de l'émancipation (retrait de l'INCRA et remise des titres définitifs de propriété). Pour le moment, seuls quelques colons plus aisés, ou plus évolués ont su vendre à bon prix, souvent en se chargeant du transport, et économiser assez pour rembourser le cas échéant. Mais pour la plupart des colons ce stade est loin d'être atteint et l'on peut douter qu'il le soit jamais, si rien n'est fait pour améliorer les conditions de commercialisation.

**Photo 25 Réunion de colons dans une gleba d'Ouro Preto**



Photo Hervé Théry, 1974

De ce fait, les principaux résultats de la colonisation de l'INCRA ne se chiffrent pas en valeur de la production, mais en colons fixés et, généralement, contents de l'être. On peut estimer que les trois projets, avec un total de plus de 5 000 familles installées (en juillet 1974) regroupent une population d'environ 30 000 personnes, sur les 240 000 habitants du Territoire. On doit aussi compter au crédit de l'INCRA l'assistance apportée, qui précisément différencie le sort des *parceiros* de celui des *posseiros*. Elle se manifeste dans divers secteurs.

**Crédit et assistance médicale.** Au cours des six premiers mois le *parceiro* reçoit un crédit d'alimentation égal au salaire minimum, remboursable à l'échéance de l'émancipation. De même, lui sont fournis à crédit outils, semences, insecticides et pesticides. Il peut également obtenir un crédit pour la construction de sa maison, le bois étant fourni à bas prix (c'est le plus souvent de l'acajou provenant des parcelles et débité par la scierie de l'INCRA d'Ouro Preto) et éventuellement le travail d'une équipe de charpentiers de l'INCRA, qui construisent la maison en quelques jours selon un plan standard. Les dépenses médicales (médicaments et hospitalisation) sont également portées au compte du *parceiro*. L'assistance médicale est assurée par des médecins et infirmiers de l'INCRA. Cet organisme a



également engagé, à Ouro Preto, un ingénieur agronome spécialisé de la lutte contre la malaria, qui coordonne les traitements au DDT que la SUCAM ne peut plus assurer dans tous les projets. Pour lutter contre la vermine, les techniciens agricoles imposent la construction de fosses et l'achat à crédit de filtres à eau.

**Éducation.** Devant la carence de la Secrétariat à l'éducation, l'INCRA met en place son propre système scolaire, des écoles primaires dispersées, d'abord dans des paillottes provisoires, puis dans des bâtiments standard que les charpentiers construisent en quelques jours, et qui servent aussi aux cultes, aux réunions de *parceleiro*, aux fêtes. Un *ginasio* (enseignement secondaire) doit exister au siège, mais il ne fonctionne pour le moment qu'à Ouro Preto et Cacoal. En outre, en liaison avec le MOBRAL (Mouvement brésilien d'alphabétisation), l'INCRA assure des cours pour les adultes, un cours d'alphabétisation fonctionnelle est fait en 5 mois, les livres étant fournis par le Moral. On peut ensuite suivre un programme d'un an d'éducation intégrée (qui concentre les quatre années d'enseignement primaire et donne le droit comme lui de suivre les cours du *ginasio*), pour les enfants, ou du projet Minerve pour les adultes, par la radio. Le principal problème que rencontre l'INCRA est celui du recrutement d'enseignants, malgré la faiblesse du niveau requis (il suffit d'avoir suivi les quatre ans de l'enseignement primaire). Le faible salaire (un salaire minimum, 300 *Cruzeiros*) fait que les seuls candidats sont des filles de *parceiros* qui augmentent ainsi le revenu familial un peu plus qu'en travaillant aux champs.

**Photo 26 École rurale construite par l'INCRA**



Photo Hervé Théry, 1974

**Organisation communautaire.** Pour la promouvoir, l'INCRA organise dans chaque gleba une UATP (Unité agricole de travail et de production) où les *parceiros* sont incités à prendre des responsabilités et à s'organiser, ce qui par ailleurs soulage d'autant le technicien agricole. Chaque UATP doit ainsi élire ou désigner :

- un responsable de l'agriculture et de la commercialisation. Il vient chercher semences et produits de traitement, fait la liaison avec le technicien pour lui donner les statistiques de la *gleba* et transmettre les instructions techniques.



C'est lui aussi qui doit inciter les *parceiros* à vendre leur production à la coopérative;

- un responsable de l'éducation. et des loisirs. Il fait la liaison avec les responsables de l'éducation du projet et organise fêtes, bals, etc.;
- un responsable des communications et du crédit. Il fait la liaison entre la *gleba* et l'INCRA ou le Banco do Brasil;
- un responsable des routes. Il en assure la conservation en organisant le travail collectif ou en demandant l'aide des machines de l'INCRA
- un responsable de la santé et de l'habitation qui assure la liaison avec les responsables de l'INCRA;
- un conseiller. Il joue le rôle d'un juge de paix officieux chargé de régler par arbitrage les querelles dans la *gleba*. Il est recommandé d'élire à ce poste le doyen de la *gleba*

Cette organisation était en phase d'implantation en 1974. On peut penser qu'elle allégera considérablement le travail des techniciens agricoles et facilitera les relations entre les *parceiros* et l'INCRA, qui aura affaire à moins d'interlocuteurs. De plus, en favorisant l'organisation des *parceiros* et en leur confiant des responsabilités, l'INCRA leur fait faire un pas vers l'émancipation, qu'un paternalisme complet rendrait très difficile.

L'ensemble de cette assistance n'est pas assuré partout : si le crédit est partout le même, les autres secteurs sont surtout forts à Ouro Preto, et encore assez déficients ailleurs, principalement pour ce qui est de l'éducation.

**Photo 27 Les colons demandent conseil aux techniciens de l'INCRA**



Au premier plan le technicien agricole parle aux hommes. À l'arrière-plan l'assistante sociale parle aux femmes.  
Photo Hervé Théry, 1974



**Origine des colons.** Les colons sont pour la plupart originaires de la région Sudeste (carte n° 17), sauf dans le PIC Sidney Girão, près de la frontière bolivienne (qui a reçu les colons nordestins de Iata, la colonie du gouvernement du Territoire, toute proche). Cette région domine largement dans les secteurs successivement ouverts d'Ouro Preto et à Gy-Paraná. À l'intérieur de cette région, on remarque spécialement les États de Minas Gerais et Espírito Santo. Les pourcentages des cinq premiers États pour les différents projets (renseignements tirés des fiches IC d'identification et classification apparaissent sur le tableau n° 10).

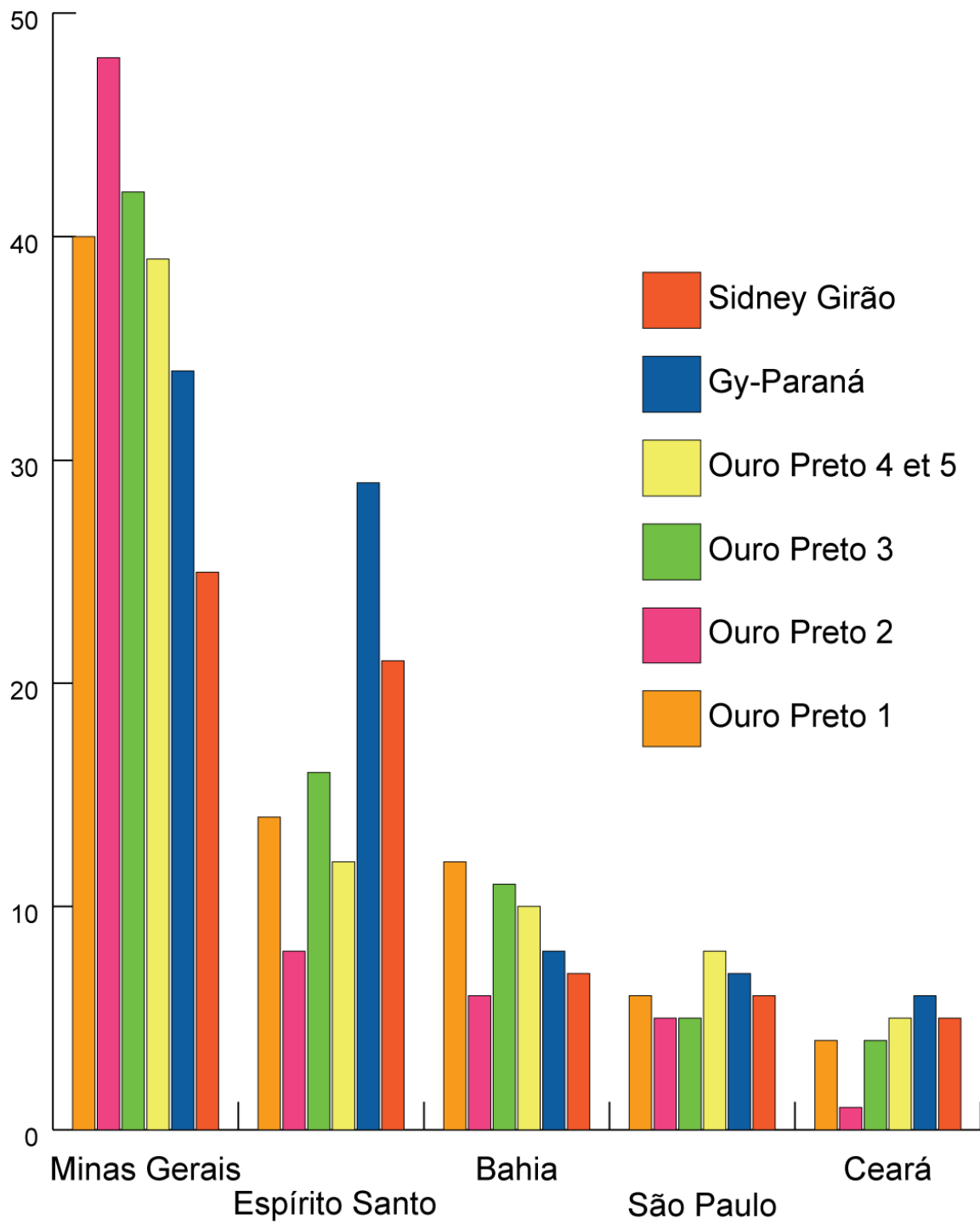
Ces colons ont le plus souvent déjà connu une ou plusieurs expériences de migration à longue distance, principalement dans le Mato Grosso et le Paraná (voir les analyses détaillées dans les PICs Ouro Preto et Gy-Paraná). Ils doivent en principe, à leur arrivée en Rondônia, se présenter au centre de sélection de Pimenta Bueno, mais s'en dispensent souvent et vont directement au projet de leur choix, où on leur fait remplir une fiche IC (identification et classification)

**Photo 28 L'accès au lot, en saison sèche ....**



Photo Hervé Théry, 1974

Graphique 12 Origine des colons par PIC







## IC-IDENTIFICAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DE PARCELEIROS

1-IDENTIFICAÇÃO DO IC											
1.01-ORÇÃO				1.02-PROJETO		1.03-Nº DO PROJETO		1.04-Nº DE INSCRIÇÃO			
2-DADOS DO CANDIDATO											
2.01-NOME DO CANDIDATO				2.02-NACIONALIDADE		2.03-NATURALIDADE		2.04-SEXO			
2.05-SITUAÇÃO CIVIL		2.06-DATA NASCIMENTO		2.07-IDADE		2.08-ALFABETIZAÇÃO		2.09-LOCAL DE TRABALHO			
								he			
2.11-EXPERIÊNCIA AGROPECUÁRIA		2.12-ÁREA OU QUANTIDADE		2.13-PORCENTO PRÓPRIA		2.14-COMO TRABALHADOR		2.15-CRÉDITO RURAL			
								NÃO OBTÉM <input type="checkbox"/> OBTÉM <input type="checkbox"/> PARA A LAVOURA <input type="checkbox"/> PARA A PECUÁRIA <input type="checkbox"/>			
								SE OBTÉM ASSINALE O TIPO DE FINANCIADOR			
								BANCO DO BRASIL <input type="checkbox"/> BANCO DO ESTADO <input type="checkbox"/> BANCO PARTICULAR <input type="checkbox"/>			
								ÓRGÃO DE FOMENTO <input type="checkbox"/> COOPERATIVA <input type="checkbox"/> PARTICULAR <input type="checkbox"/>			
2.16-DESTINO DA PRODUÇÃO: VENDA À											
INTERMEDIÁRIO <input type="checkbox"/>		ATACADISTA <input type="checkbox"/>		INDÚSTRIA <input type="checkbox"/>							
COOPERATIVA <input type="checkbox"/>		ÓRGÃO ESTATAL <input type="checkbox"/>		CONSUMIDOR <input type="checkbox"/>							
2.17-PERTENCEU OU PERTENCE A ALGUMA ASSOCIAÇÃO											
RELIGIOSA <input type="checkbox"/>		RECREATIVA <input type="checkbox"/>									
BENEFICENTE <input type="checkbox"/>		SINDICAL <input type="checkbox"/>		COOPERATIVA <input type="checkbox"/>							
TEMPO GLOBAL DA EXPERIÊNCIA											
3-DADOS DOS DEMAIS MEMBROS DO CONJUNTO FAMILIAR											
Nº DE ORDEM	3.01 NOME	3.02 TIPO DE DEPENDÊNCIA	3.03 SEXO	3.04 DATA NASCIMENTO			3.05 IDADE	3.06 SITUAÇÃO CIVIL	3.07 ALFABETIZAÇÃO	3.08 IDADE PESO	3.09 FORÇA TRABALHO
				DIA	MÊS	ANO					
01											
02											
03											
04											
05											
06											
07											
08											
09											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
TOTAIS											

Cette fiche fait entrer divers éléments en ligne de compte pour classer les candidats : âge du candidat, nombre des autres membres de la famille, expérience agricole. C'est en fonction de ce classement que les lots sont attribués, les conditions éliminatoires sont l'âge (maximum 60 ans pour le chef de famille, qui peut pourtant mettre le lot au nom de son fils), la possession d'une propriété rurale, ou un revenu permanent de quelque nature que ce soit, en particulier un emploi public. Les immigrants affluent depuis 1970, et c'est leur flot continu au

long de la BR 364 qui a amené à créer en 1972 le PIC Gy-Paraná et à agrandir en 1973 le PIC Ouro Preto, le faisant passer de 2 000 à 4 000 lots. Ces deux projets sont maintenant complètement saturés, seul le PIC Sidney Girão offre encore des lots, dans des conditions physiques différentes. Cette distinction nous amène à étudier séparément les divers projets, Ouro Preto se distinguant nettement par sa taille, 4 000 familles, qui en fait le plus grand projet de colonisation du Brésil.

*Les PICs : Ouro Preto, Gy-Paraná, Sidney-Girão*

### **Ouro Preto**

Le projet<sup>23</sup> est situé en bordure de la BR 364, sur le tronçon Vila de Rondônia-Ariquemes. Son siège est au km 327 (à partir de Porto Velho). Le siège secondaire, autour duquel s'est développée l'agglomération de Jarú, est situé au km 285. Le projet compte, avec ses extensions, 4 000 lots dont plus de 3 500 sont délimités et occupés, et 3 843 familles ont été sélectionnées. Les lots restants constituent la réserve forestière, sur le cours des igarapés principaux, ou les lots destinés à l'administration.

Les colons proviennent surtout de la région Sudeste. Le tableau n° 10 réalisé à partir d'un sondage à 10 % des colons des Pop<sup>24</sup> 1 à 3 d'Ouro Preto, les plus anciens, occupés de 1970 à 1972. La validité de l'échantillon a été vérifiée pour les origines géographiques des colons. Horizontalement figurent, pour un État donné, les étapes intermédiaires de migration de ses ressortissants. Verticalement, pour un État de migration, le lieu de naissance des colons qui y ont transité. Quand le lieu de naissance et de provenance coïncident, il n'y a pas eu d'autre migration que celle qui a conduit de l'État de naissance en Rondônia. En l'occurrence cette catégorie représente 27,7 % du total.

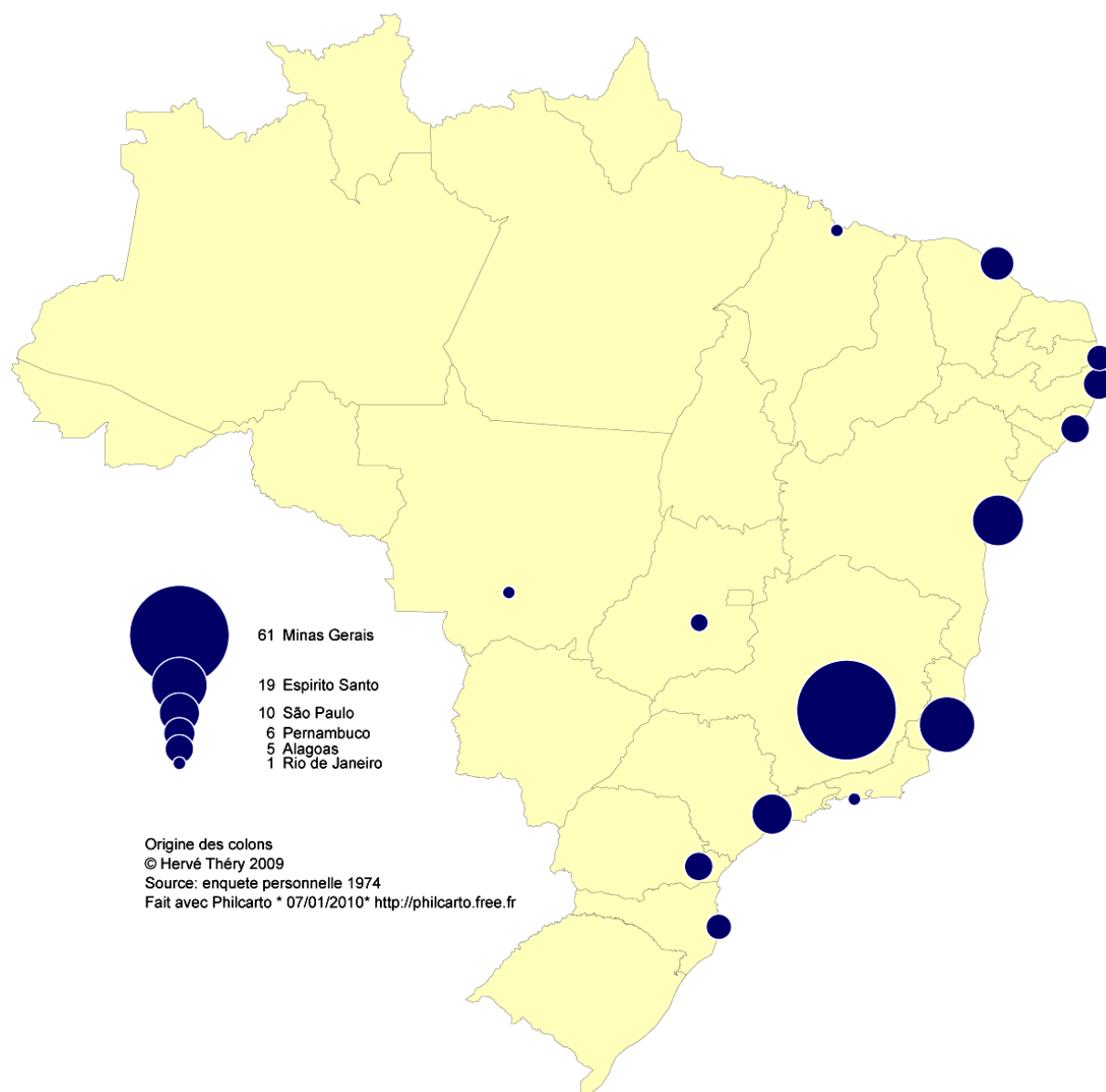
**Tableau 11 Origine et provenance des colons Ouro Preto 1 à 3**

État	Mato Grosso	Paraná	Espírito Santo	Minas Gerais	Bahia	Pernambuco	Santa catarina	São Paulo	Goiás	Total
Minas Gerais	21	15	8	16	1					61
Espírito Santo	6		11	2						19
Bahia	8	4	1		3					16
São Paulo	4	5						1		10
Ceará	4	3								7
Pernambuco	1	3				2				6
Alagoas	3	2								5
Paraná		5								5
Paraíba	2	2								4
Santa catarina		2					2			4
Mato Grosso	1									1
Rio de Janeiro		1								1
Goiás	1								1	2
Maranhão		1								1
Total	51	49	20	18	4	2	2	1	1	148

<sup>23</sup> Suivant en cela l'INCRA nous appellerons « projet » les zones de colonisation officielle

<sup>24</sup> Abréviation de « projet Ouro Preto »

Carte 17 Origine des colons d'Ouro Preto (pop 1 a 3)



On constate à la lecture de ce tableau que, si les principaux États d'origine sont le Minas Gerais et l'Espírito Santo, les États de provenance les plus fréquents sont le Mato Grosso et le Paraná, avant même les principaux États de naissance. Une analyse plus rapide menée dans les Pop 4 et 5 montre que la tendance à migrer directement augmente, une tendance confirmée par l'analyse des colons de Gy-Paraná, projet de création plus récente, les colons déjà installés incitant parents et amis à venir les rejoindre. Il semble donc qu'à la migration via les zones plus anciennes de colonisation, Paraná et Mato Grosso, succède un transfert direct de population.

Pour autant que nous le sachions, l'émigration d'Espírito Santo et du Minas Gerais (plus précisément sa partie orientale, qui jouxte l'Espírito Santo) est liée à une mise en valeur plus active des latifundios, qui exclut la présence de *moradores* (occupants sans titre, tolérés). Le questionnaire nous donne les raisons suivantes pour les migrations (on a distingué la première et la dernière migration, celle qui fait quitter le lieu de naissance et celle qui amène en Rondônia).



	Première migration	Dernière migration
Le colon accompagne ses parents	21,5 %	-
Il cherche une terre à cultiver	44,6 %	82,3 %
Il veut améliorer sa situation	24,0 %	8,8 %
Il est chassé par une calamité naturelle	5,8 %	7,5 %
Divers	4,1 %	1,4 %

La répartition du nombre des migrations s'établit ainsi :

Une migration (vers le Rondônia)	27,7 %
Deux migrations	40,2 %
Trois migrations	20,9 %
Quatre migrations	3,2 %

Nous avons aussi cherché à savoir si les colons étaient ou non propriétaires de leur terre avant ces migrations, combien de temps ils avaient passé dans les États où ils avaient émigré et enfin comment ils avaient su que des terres étaient distribuées en Rondônia

Propriété de la terre	Avant la 1ère migration	Avant la dernière
Oui	24,2 %	56,6 %
Parents	48,4 %	23,7 %
Non	27,4 %	17,1 %
Non agriculteurs	-	2,6 %
Séjour moyen dans les régions de migration		
0 - 5 ans	17,5 %	
5 - 10 ans	30,0 %	
10 - 15 ans	19,0 %	
15 - 20 ans	21,0 %	
> 20 ans	12,5 %	
Source de l'information sur le Rondônia		
Rumeur publique	54,6 %	
Radio et télévision	10,0 %	
Information directe (voyage sur place)	11,5 %	
Amis	5,2 %	
Famille	5,2 %	
Journaux	3,0 %	
INCRA	2,5 %	

Il apparaît nettement que la recherche de la terre est la préoccupation majeure des colons qui viennent en Rondônia, comme ce l'était aux précédents départs. Pourtant il semble que les immigrants soient souvent propriétaires. Des entretiens avec les intéressés il ressort que la terre en question n'était peut-être pas vraiment possédée légalement, mais que le sentiment de propriété existait – ce qui rend le départ plus pénible s'il s'agit d'une expulsion – ou que les sols étaient épuisés. Dans ce cas la rumeur, le bouche à oreille magnifiant l'Eldorado espéré, suffit à jeter sur les routes des milliers de petits paysans chassés de terres où ils ne sont guère resté plus de dix ans.

De plus, il apparaît que leurs parents avaient déjà des habitudes de mobilité, qui font que les enfants ont souvent peu d'attachement à un terroir où ils n'avaient pas de racines. Le tableau n° 11 analyse les déplacements de la génération antérieure : l'Espírito Santo apparaît cette fois comme une région ayant attiré des *mineiros* (habitant du Minas Gerais), avant le Paraná et le Mato Grosso. Et parmi les États d'origine nous voyons cette fois nettement ressortir le Nordeste, pourvoyeur traditionnel de migrants. Et il est bien probable qu'à la génération ration précédente cette origine ait été fréquente encore

**Photo 29 En route pour des démarches auprès de l'administration**

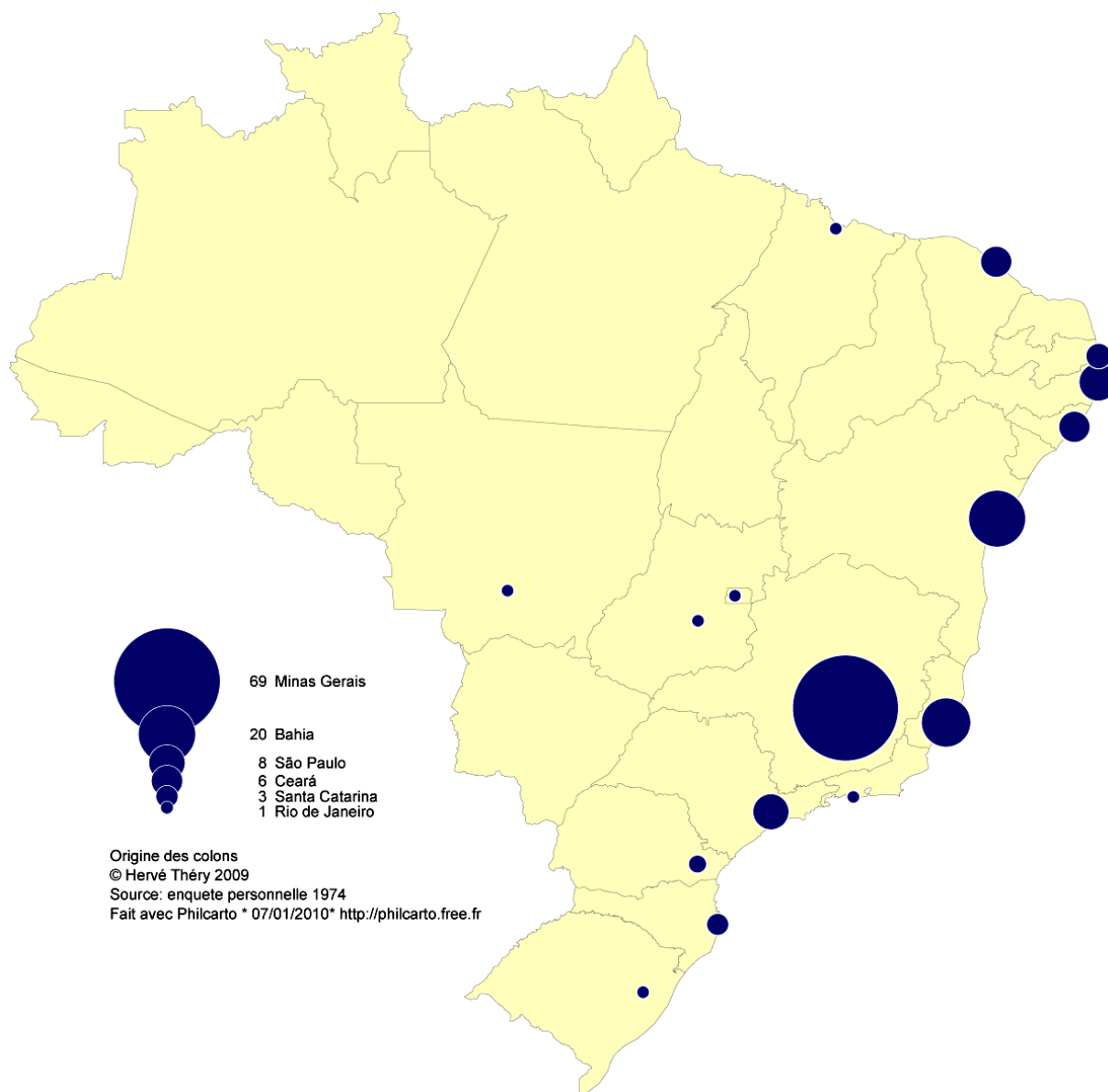


Photo Hervé Théry, 1974

**Tableau 12 Origine et provenance des parents des colons d'Ouro Preto**

État	Espírito Santo	Minas Gerais	Paraná	Mato Grosso	Bahia	São Paulo	Pernambuco	Alagoas	Ceará	Santa Catarina	Paraíba	Amazonas	Guanabara	Goiás	Piauí	Rio de Janeiro	Total
Minas Gerais	18	<b>28</b>	11	5	4	1						1				1	69
Bahia		1		6	<b>9</b>	4											20
Espírito Santo	<b>10</b>		3			1							1				15
Pernambuco			1	1		2	<b>4</b>								1		9
São Paulo			3			<b>4</b>	1										8
Ceará				1	1	1			<b>3</b>								6
Alagoas				1		1		<b>4</b>									6
Paraíba			2								<b>2</b>						4
Santa Catarina			1							<b>2</b>							3
Paraná			<b>2</b>														2
Mato Grosso				<b>1</b>													1
Rio de Janeiro	1																1
Goiás														<b>1</b>			1
Rio Grande do Sul			1														1
Maranhão			1														1
Guanabara			1														1
Étranger	4									1							5
	33	29	26	15	14	14	5	4	3	3	2	1	1	1	1	1	153

Carte 18 Origine des parents des colons d'Ouro Preto



L'occupation a commencé en 1970 en bordure de la BR 364, de part et d'autre du siège, avec des *linhas* d'exploitation à 4 kms de la route. En 1971 le Pop 2 fut ouvert, sur le flanc sud de précédent, avec quatre nouvelles *linhas*, ces deux ensembles regroupant 1 500 lots. Le Pop 3 au Nord, en 1972, ajoutait 500 lots. Cette fois les lots sont parallèles à la route et les *linhas* de pénétration servent aussi à la desserte. En 1973 sont ouverts les Pops 4 et 5, plus éloignés, avec des sièges secondaires. Au nord-ouest, sur le cours du rio Jarú, et à l'Est de Vila de Rondônia (siège Riachuelo) deux mille lots nouveaux sont offerts aux immigrants attirés par la rumeur, répandue de bouche à oreille, selon laquelle on donne de la terre à Ouro Preto. Au total 370 kms de routes sont ouverts, 700 restant à ouvrir pour donner accès direct à tous les lots.

Le nombre d'enfants est un facteur favorable pour le recrutement, car il augmente la force de travail de l'ensemble. Cette statistique porte sur les entrées de 1971-1972 et les techniciens de l'INCRA ont constaté que presque toutes ces familles s'étaient accrues depuis d'un ou deux enfants, que les colons pensent pouvoir élever facilement grâce à la sécurité que leur donne la possession ferme du lot.

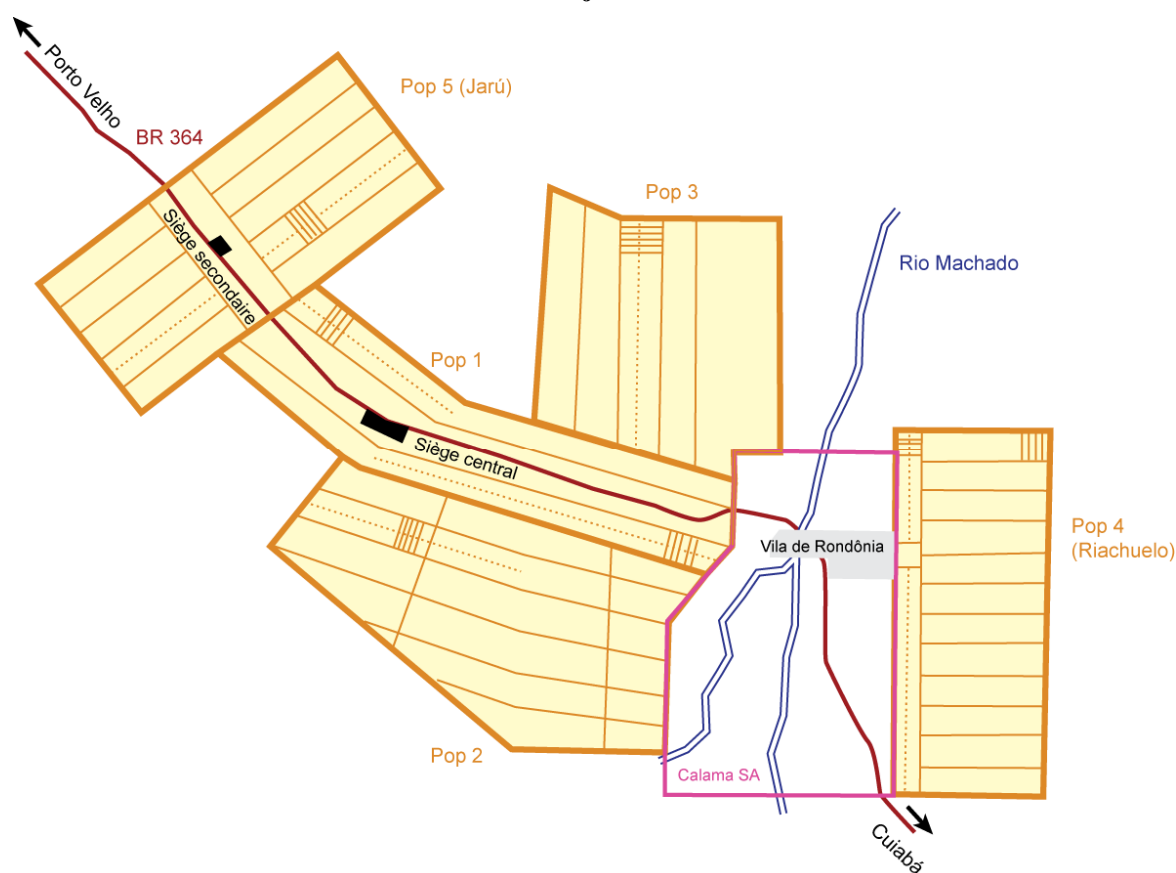
La composition de ces familles est la suivante, pour les secteurs 1 et 2, selon l'INCRA :



Famille avec	1 enfant	11,5 %
	2 enfants	12,15 %
	3 enfants	13,10 %
	4 enfants	12,00 %
	5 enfants	13,50 %
	6 enfants	7,50 %
	7 enfants	7,20 %
	8 enfants	6,00 %
	9 enfants	5,00 %
	10 enfants et plus	7,50 %

Ouro Preto est aujourd'hui le plus grand projet de colonisation du Brésil. Sa gestion est assurée par un « exécuteur » qui s'appuie sur un groupe administratif (gestion du personnel, communications, cartographie), un groupe financier, et un groupe de programmation opérationnelle (installation, programmation de la production végétale et animale, infrastructure, services sociaux). L'assistance technique et toutes les relations avec les colons sont assurées par 18 techniciens agricoles.

**Carte 19 Projet Ouro Preto**



Le centre du Projet regroupe les bureaux de l'INCRA, le poste médical, les magasins de l'INCRA, la coopérative et un entrepôt pour les produits agricoles qu'elle collecte, les garages des camions et jeeps, une scierie, les logements des fonctionnaires et employés. Un centre commercial privé est installé à proximité (bazars, restaurant, pharmacie), mais son développement est volontairement limité.

On a ici des sols considérés comme « bons » par rapport à la situation générale amazonienne, c'est à dire des latosols rouges et surtout des podzols, avec des taches de *terra roxa* qui ont déterminé l'installation du projet à cet endroit mais les extensions successives ont très largement dépassé ce site originel, dont ne bénéficient que quelques colons du Pop 1.

En juillet 1974 on estimait la surface défrichée à 26 800 hectares. De cette surface, 22 500 ha étaient cultivés en riz, maïs et haricots, alors que sur 3 500 des pâturages ont été constituée (le projet comporte 54 parcelles de 200 has, destinées à l'élevage). La production estimée de 1973-1974 a été de 300 000 sacs de riz de 60 kg, 25 000 de maïs, 15 000 de haricots Grâce à la très bonne qualité des sols dans les taches de *terra roxa*, la culture du cacao, qui existait à l'état sauvage dans la forêt, est possible : elle est encadrée et financée par le Ceplac (*Comissão executiva do plano de recuperação econômica da lavoura cacauieira*). Elle occupe 450 ha, associée au cours des trois premières années, au bananier, qui protège les jeunes arbres provenant des pépinières de la Ceplac. Le café occupe lui aussi 50 ha en plantations non encore productives, et on trouve aussi, sans que ces cultures aient une signification statistique, coton, agrumes, ananas, canne à sucre et tabac. Des plantations d'hévéas sont en cours de constitution, et présentent pour le colon l'avantage de pouvoir être faites dans la moitié de la parcelle qui doit être laissée en réserve forestière. On compte dans le projet. Les cheptels se montent à 1 600 bovins (zébus de race Gir, Nelore et Luzera), 9 430 porcs (Duroc, Piau-Pirapitinga), 25 000 volailles, 250 ânes et mulets.

Important bilan agricole donc, qui représente 60 % du riz produit dans le Territoire (si l'on se fonde sur les statistiques officielles), 51 % pour le maïs, 41 % pour les haricots. Mais nous avons vu que le bilan social n'était pas le moins important. C'est à Ouro Preto qu'il est le plus avancé : 60 écoles (2 920 élèves), un ginasio (établissement d'enseignement secondaire) de 45 élèves, 9 postes du Mobral pour l'alphabétisation fonctionnelle (210 élèves) et 15 pour l'éducation intégrée (450 élèves). Un poste médical permanent y fonctionne avec un médecin et deux infirmières, qui traitent tous les cas bénins et envoient les autres par la route ou par hélicoptère à Vila de Rondônia. L'organisation des UATP est implantée dans toutes les *glebas* et une coopérative d'achat des produits agricoles se met en place : ce sera clef du succès pour le projet, si son fonctionnement est satisfaisant, ce qui suppose que les *parceiros* y adhèrent et que les *marreteiros* n'arrivent pas à la faire échouer comme ont échoué, sous leur pression, les coopératives de Porto Velho et Guajará-Mirim, implantées naguère par le gouvernement du Territoire. À cette inquiétude, près on ne peut que constater la réussite sociale de cette colonisation

**Photo 30 Un lot de colonization, déjà bien établi**

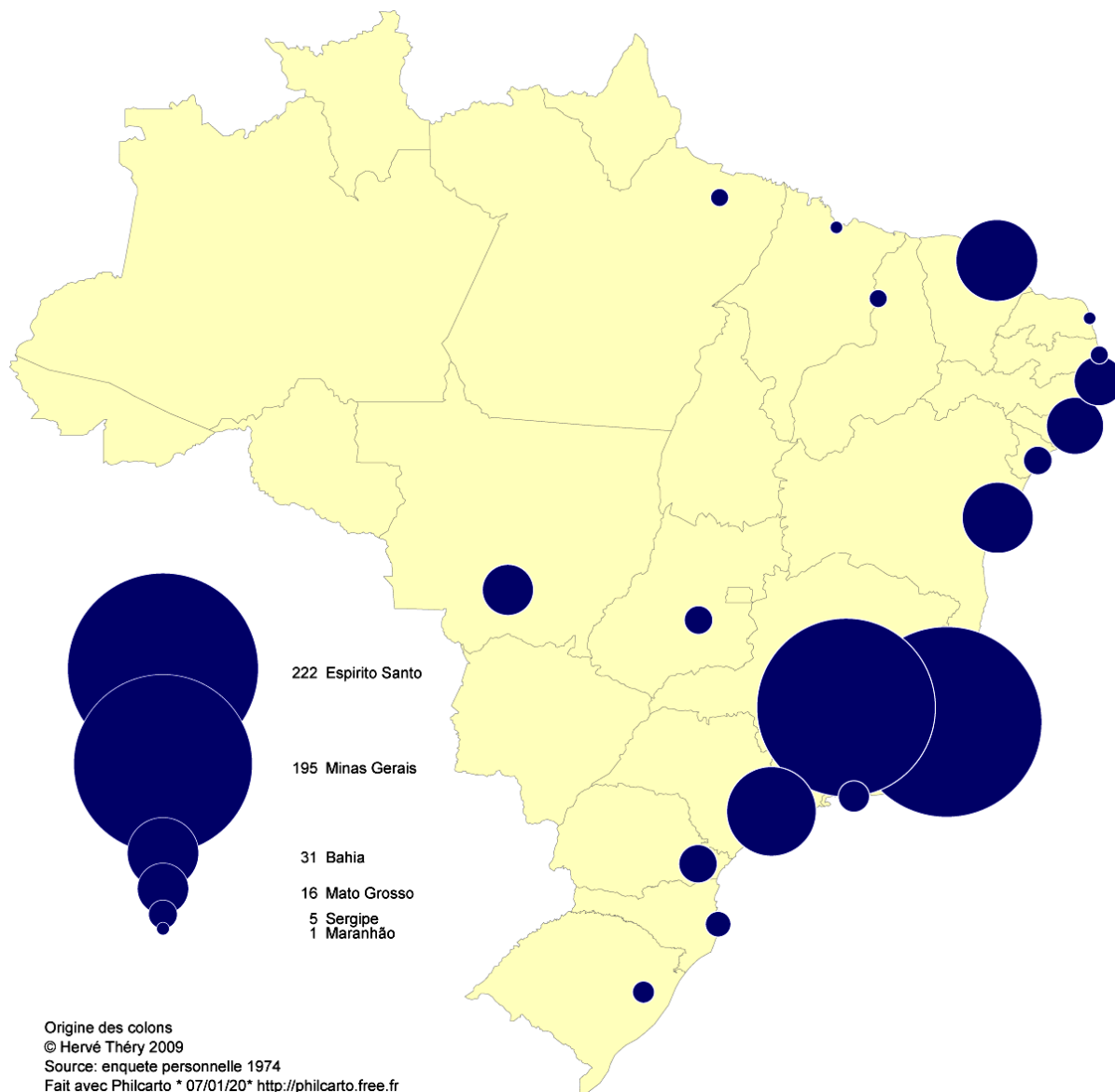


Photo Hervé Théry, 1974

## Gy-Paraná

Le projet est situé en bordure de la BR364, des kilomètres 455 à 522, le siège étant au km 465, à proximité de la ville de Cacoal. Le programme portait sur 400 000 has, mais seuls 100 000 ont été distribués, à l'est de la route. On comptait, en juillet 1974, 852 familles en lots ruraux, et 262 en lots urbains, attendant un lot agricole

Carte 20 Origine des colons de Gy-Paraná



Ouvert en 1972, le projet est encore en cours d'implantation : des 14 *linhas* prévues (selon le même schéma qu'à Ouro Preto), trois seulement sont ouvertes complètement, et cinq partiellement. Étant le premier rencontré par les immigrants venus du Sud, ce projet est pourtant saturé. Des lots sans aucun accès routier ont été attribués et occupés, et on a vu se créer à l'intérieur du PIC, en bordure de la route et près du siège administratif, la ville de Cacoal, qui compte maintenant plus de 8 500 habitants, femmes et enfants de colons qui travaillent seuls sur leur lot inaccessible, ou familles qui attendent un lot, bien qu'aucune extension ne soit prévue à court terme. L'INCRA, en payant voyage et déménagement, tente d'envoyer ces familles au PIC Sidney Girão, qui tarde à se peupler et beaucoup de colons vont également s'établir sur un lot de colonisation privée.

Dans ce PIC ouvert dès 1972, mais occupé pour l'essentiel en 1973, on constate une composition légèrement différente de celle d'Ouro Preto. La région du Sud-est est toujours



largement dominante, et même plus que dans tous les secteurs d'Ouro Preto, avec 72,70 % du total, mais c'est cette fois l'État d'Espírito Santo qui l'emporte, avec près de 35 % des colons. On ne s'explique pas cette légère modification des pourcentages. Malgré cette différence, la liste des cinq principaux États d'origine (tableau n° 10) reste la même pour les deux projets, avec des pourcentages voisins. Il en va de même pour la répartition des colons selon leur provenance, à ceci près que la migration directe l'emporte désormais, grâce aux colons de l'Espírito Santo, dont 80 % viennent directement de leur État d'origine. L'explication de cette migration massive depuis l'Espírito Santo en 1972-1973 a destinations du Rondônia doit être probablement recherchée dans des modifications locales du mode de mise en valeur, que nous ne sommes pas actuellement en mesure de donner.

On estime à 10 000 has la surface défrichée, consacrée aux cultures traditionnelles, avec toutefois un essai assez bien venu de caféiculture, la récolte étant abondante dès la deuxième année, mais cette culture se fait sans aide technique ni financement. L'encadrement de l'INCRA est ici beaucoup plus faible qu'à Ouro Preto, faute de moyens (absence d'équipe médicale, les techniciens font le plus souvent leurs visites à pied, par manque de véhicules et de routes) et les infrastructures sont aussi très restreintes. Le problème essentiel, qui n'était pas résolu avant la saison des pluies de 1974-75, est celui de l'ouverture des routes de desserte qui permettent d'écouler la production. Certains colons ont vu pourrir une récolte déjà faite et ensachée, faute de pouvoir la faire sortir de leur lot, si ce n'est à dos d'homme, car les bêtes de somme sont très rares.

### ***Sidney-Girão***

Le projet est situé en bordure de la BR319, qui longe à cet endroit le Mamoré, fleuve frontière avec la Bolivie. Le siège est situé à 72 kilomètres de Guajará-Mirim. Prévu pour 1 500 familles, le projet s'étend sur 200 000 hectares. Il a été ouvert en 1971, mais les conditions pédologiques et sanitaires, ou plutôt les récits alarmistes que la rumeur publique a fait à leur propos, ont longtemps découragé les éventuels colons : ce n'est qu'en 1974, devant la complète saturation des autres PICs, que Sidney Girão a commencé à être réellement occupé : on ne comptait, en août 1974, que 456 familles installées

On peut distinguer deux types successifs d'occupation : dans une première phase, on a attribué des lots à des colons qui étaient en fait sur place, principalement dans la colonie voisine de Iata, en complète décadence, ou encore à des ex-*seringueiros* ou *garimpeiros*. Ces premiers colons sont pour la plupart originaires du Nordeste, principalement du Ceará. Constituant plus de la moitié des colons actuellement installés, ils donnent au projet une composition très différente de celle des PICs de la BR364. Certains de ces colons sont même nés dans le Territoire, ce qui est très exceptionnel dans les autres projets (ce sont en général des *seringueiros* attirés par l'agriculture). La deuxième phase a vu l'afflux des colons du Sudeste, qui n'ont pas trouvé place dans les deux autres projets, et l'on retrouve alors une composition similaire. Il est probable que cet afflux va continuer, ce qui réduira la proportion des norbertins et ramènera le PIC au cas connu.

Le projet s'étend entre les rios Lajes et Ribeirão, à l'est de la BR319, le siège étant à l'ouest de cette route, au bord du Mamoré. Les parcelles, comme dans les secteurs plus anciens d'Ouro Preto, sont perpendiculaires à la route, trois *linhas* de desserte étant ouvertes. L'occupation nouvelle se fait principalement au long de la *linha* centrale de pénétration (carte n° 21). Elle n'est encore que partielle, et ce n'est que devant l'afflux de la saison sèche 1974 qu'il a fallu d'urgence délimiter de nouveaux lots. Un projet d'agroville avait été prévu et même dessiné, mais il semble qu'il ne soit plus question de le réaliser et l'INCRA finance la construction de maisons définitives sur les parcelles.

Carte 21 PIC Sidney Girão



Les sols sont ici des latosols jaunes dont l'expérience de la colonie Iata, au-delà du rio Lajes, a montré qu'ils s'épuisent très vite s'ils étaient soumis à une exploitation agricole peu soignée. Pourtant les réels efforts de diversification tentés par les techniciens agricoles (plantations expérimentales d'agrumes, cocotiers, avocatiers) n'empêchent pas les colons de pratiquer surtout les cultures vivrières, pour leur propre consommation ou pour la vente aux intermédiaires qui ravitaillent Guajará-Mirim ou revendent – très cher – en Bolivie. Aucun chiffre sérieux de production n'est disponible

### Bilan

Comme le bilan le plus intéressant de cette colonisation n'est pas – nous l'avons vu – la production, d'ailleurs difficile chiffrer en poids et plus encore en valeur. Puisque la commercialisation se fait anarchiquement et très bas prix, le seul bilan que nous puissions établir est un bilan social. Une enquête directe menée auprès des colons donne un indice de satisfaction de plus de 95 %, aucun des colons interrogés ne manifestant l'intention de quitter une terre qui est enfin à lui, avec de nombreux avantages sociaux. Quelques-uns partent pourtant et il est intéressant d'étudier leur cas, qui présente l'avantage de nous livrer un résultat précis et chiffré du séjour.

Nous nous fonderons pour cette étude sur les archives du projet Ouro Preto, de loin le projet le plus important et le plus ancien. En juillet 1974, 474 colons avaient quitté leur parcelle. Sur, ce nombre (12,33 % du total), 75 avaient en partant laissé un dossier complet, beaucoup des autres n'ayant en fait jamais occupé leur parcelle, restée intacte, ni eu beaucoup de rapports avec l'INCRA. Ce sont donc ces 75 cas (1,95 %) qui représentent les échecs de la colonisation. Dans le dossier de départ les colons doivent donner la raison qui les fait partir, ce qu'ils peuvent faire à tout moment s'ils remboursent les avances faites. Les réponses sont les suivantes (le nombre de réponses est plus élevé que celui des dossiers complets, 119 cas) :

- Raisons de santé :	27,9 %
- Manque d'acclimatation du colon ou de sa famille à la région, manque d'adaptation aux travaux agricoles	18,6 %
- Abandon du colon par sa femme ou sa famille, mort du colon, autres raisons familiales	10,3 %
- Ne remplit pas les obligations du contrat	4,9 %
- Déclare ne pas vouloir rester (sans précisions)	30,3 %

Ces colons qui partent sont originaires des États suivants

Minas Gerais	25,0 %
Espírito Santo	13,6 %
Ceará	11,9 %
Bahia	6,1 %
Amazonas	5,8 %
Mato Grosso	4,9 %
Paraná	4,0 %
Pernambuco	3,7 %
Rondônia	2,4 %
Autres États	21,8 %

Si l'on retrouve ici, en tête de liste, les principaux États d'origine, on remarque que les colons qui partent sont souvent des Nordestins ou Amazoniens. Leur prépondérance serait plus écrasante encore si nous avions des données précises sur ceux qui déguerpissent sans laisser de dossier : ce sont souvent d'ex-*seringueiros* qui ne s'habituent pas à l'agriculture. La durée moyenne du séjour est la suivante (statistique portant sur 40 %, des cas, grâce aux constats d'abandon) :

Moins de 6 mois	49 %
De 6 mois à un an	38 %
D'un an à deux ans	12 %
Plus de deux ans	1 %

Là durée du séjour dépasse donc rarement un an (87 % des cas).

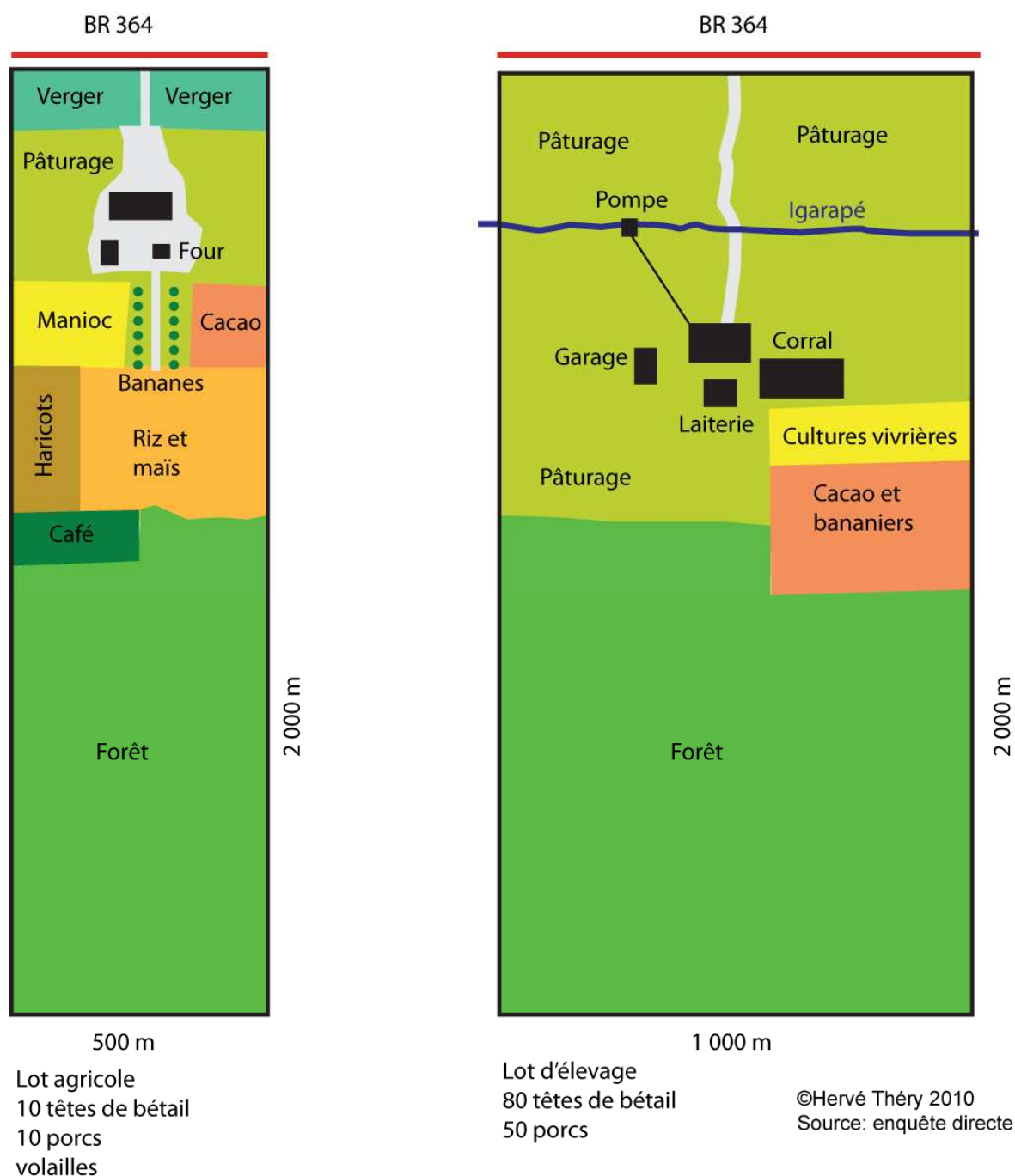
Un taux relativement faible d'abandon donc, et le plus souvent justifiés par des raisons propres aux colons eux-mêmes et non aux conditions de la colonisation. Examinons maintenant la situation des colons qui quittent le projet. Pour recevoir le droit de quitter sa parcelle, le colon doit rembourser ses dettes auprès de l'INCRA. Certains s'en dispensent, ce sont ceux qui partent sans laisser de traces après avoir touché les 6 mois de crédit, et perdent tout droit à l'indemnisation. Celle-ci, que verse l'INCRA ou le colon qui s'installe à son prédécesseur, en présence d'un fonctionnaire de l'INCRA (mais les dessous de table sont fréquents) représente la valeur des travaux de défrichement, des cultures, des constructions. Le solde représente donc le bénéfice du colon, le prix de son travail dans le projet, et ce n'est que quand celui-ci n'a pratiquement rien fait qu'il déménage secrètement. La moyenne des dettes soldées s'élève à 892,61 Cr\$<sup>25</sup> (maximum 6 500, minimum 75) et celle des indemnisations à 7 727,18 Cr\$ (maximum 51 025, minimum 316) soit un solde moyen de 6 834,57 Cr\$ (22 mois de salaire minimum). On constate que certains colons partent même

<sup>25</sup> Un *Cruzeiro* (symbole Cr\$) valait 0,70 F en 1974



avec de très gros soldes (maximum 54 761 Cr\$) car il n'y a pas de corrélation étroite entre l'indemnisation et la dette, bien ce ne soit pas la majorité des cas.

Carte 22 Schéma de parcelles exemplaires



Pour ces colons qui partent – la plupart avant d'avoir entrepris quoi que ce soit, les autres contraints alors que leur situation était bonne - le séjour à Ouro Preto a été profitable ou du moins ne leur a rien coûté. Comment estimer maintenant le sort de ceux qui restent?

Tant que l'échéance de l'émancipation ne viendra pas clarifier la situation, il sera impossible de faire un bilan précis. Mais une simple visite du projet suffit pour qu'on se rende compte qu'il y a deux types de colons : les uns ont mis en valeur toute leur parcelle, au-delà de leurs besoins, si nécessaire en faisant travailler des voisins, trouvé un intermédiaire qui leur achète toute leur production à un prix raisonnable, et reçoivent un financement du Banco do Brasil qui va croissant s'ils paient régulièrement leurs échéances. Ceux-là pourraient maintenant rembourser leurs dettes, mais préfèrent investir dans l'achat d'équipements

puisque l'INCRA ne réclame pas ses fonds : ils n'auront sans doute pas trop de difficultés au moment de rembourser même s'ils ont parfois beaucoup emprunté, ce qui n'a rien d'étonnant puisque le prêt est sans intérêt ni échéance. Ces colons sont souvent originaires du Sud (Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina) et disposaient dès le départ d'une certaine expérience technique et de quelques économies : ils constituent des cas de réussite éclatante que l'on aime à montrer (carte n° 22). L'aide de l'INCRA a fait de ces paysans sans terre des agriculteurs prospères, tant que dure la fertilité des sols.

Mais pour les autres la situation est toute différente : ils ne défrichent et ne cultivent que ce qui suffit à leur subsistance, sans dégager beaucoup de revenus, de quoi acheter en ville le nécessaire à la vie de la famille. On voit mal comment ceux-là pourraient rembourser leurs dettes qui, fin 1973, s'établissaient ainsi pour 2 616 colons :

Moins de 1 000 Cr\$	1 750	1 024 549,66
De 1 000 à 3 000 Cr\$	602	924 529,47
De 3 000 à 5 000 Cr\$	93	265 943,53
De 5 000 à 8 000 Cr\$	98	403 659,08
De 8 000 à 12 000 Cr\$	69	353 416,39
Plus de 12 000 Cr\$	4	73 269,05
Total	2 616	3 045 367,05

Soit une dette moyenne de 1 164 Cr\$. Avec les 1 200 entrées supplémentaires de 1974 le total a dépassé les 4 millions de CR\$ pour les seuls prêts aux colons et l'on estime qu'un colon à Ouro Preto revient à 15 000Cr\$, soit 60 millions de Cr\$ pour l'ensemble du projet. C'est dire que ce type de colonisation repose sur le financement public, et qu'il n'y est pas question de rentabilité : pour un colon qui s'émancipe réellement, combien restent dépendants d'une politique paternaliste?

Ces constatations montrent que, dans une très large mesure, cette colonisation repose sur la volonté de l'INCRA de la poursuivre, sans souci de rentabilité tant qu'un système sérieux de commercialisation ne sera pas établi et développé, cette colonisation sera un acte politique, et non un mode rationnel d'occupation de l'espace. Comme tel, il est lié à la politique générale du gouvernement en Amazonie. Or-celle-ci a changé avec le remplacement, en 1974, du général Medici par le général Geisel. On ne peut donc qu'être inquiet sur l'avenir de cette colonisation, pour laquelle il est désormais prévu que des crédits d'entretien, et aucune extension. On s'attend à ce que, dans un avenir très proche, les dates d'émancipation soient fixées, ce qui amènera l'INCRA à commencer à réclamer les sommes prêtées, et l'on imagine sans peine les drames et les faillites qui s'ensuivront. Certains vendront leur parcelle pour payer, mais où iront-ils alors? Et y aura-t-il des acheteurs pour ces parcelles de terre fatiguée alors que tout à côté la forêt vierge attend la hache et la torche?

Ainsi, si l'on doit reconnaître une incontestable réussite sociale de l'INCRA, on doit bien se rendre compte aussi que ces résultats sont l'expression d'une volonté qui risque de manquer de plus en plus de moyens, et que quand viendra l'heure des comptes, de graves difficultés sont à prévoir. Cela peut aller jusqu'à l'abandon des parcelles, faisant ainsi disparaître le principal résultat de cette colonisation, fixer à la terre des paysans instables en leur donnant les conditions d'une vie décente. On peut le craindre en étudiant le cas de la colonisation du gouvernement du Territoire, dont l'évolution n'est pas de bon augure pour l'avenir des colonies de l'INCRA.

### *La colonisation publique : le gouvernement du territoire*

Il s'agit d'une colonisation de taille plus restreinte, et aussi plus ancienne puisqu'elle date de 1948 pour les colonies de Porto Velho et de 1956 pour la colonie Iata, près de Guajará-Mirim. C'est à ce titre surtout qu'elle est intéressante, car elle montre l'évolution sur

plus de vingt ans d'une colonisation assez peu différente de celle que mène actuellement l'INCRA.

### *Caractères généraux*

Cette colonisation se compose de cinq petites colonies (150 colons environ) proches de Porto Velho et d'une colonie plus grande, Iata, près de Guajará-Mirim, voisine de la colonie INCRA de Sidney Girão. Il est difficile d'avoir mieux que des impressions sur ces colonies, la division de colonisation de la SEAC n'étant pas en mesure de présenter un cadastre, ni même un plan, et ne pouvant donner qu'une idée approximative du nombre des colons. L'incompétence ou l'indifférence sont la règle du haut en bas de cette administration, à quelques exceptions près, dont deux ou trois techniciens agricoles venus du Sud, mais dont la bonne volonté s'émousse vite devant la désorganisation profonde des colonies et l'inertie des responsables. Le tableau n° 8 (toutes les colonies comparées, INCRA et autres) donne un ordre de grandeur de ces colonies.

Les lots distribués au long des routes de pénétration et de desserte étaient à l'origine de 25 hectares. Le gouvernement fournissait au départ outils, semences, assistance médicale et technique, les colonies devant en échange ravitailler Porto Velho et Guajará-Mirim. Ce système, après avoir connu un certain succès en fixant plusieurs milliers de petits paysans nordestins déjà sur place depuis la construction du chemin de fer, anciens *seringueiros* ou paysans venus tout exprès, recrutés dans le Ceará et le Maranhão par des agents du gouvernement du Territoire, est vite entré en crise. Les Nordestins, croyant trouver une terre de Cocagne, ont défriché et brûlé avec enthousiasme, pratiqué sans précautions des cultures vivrières qui ont ruiné les sols, et les abandons se sont vite multipliés, jusqu'à la décadence complète que l'on peut constater actuellement.

Les paysages n'évoquent aucunement une colonisation organisée. Au bord des routes mal entretenues, une forêt basse, broussaille d'espèces secondaires, la *capoeirera*, atteste seule les anciens défrichements. De loin en loin une maison de pau a pique, typique des colons nordestins, au bord même de chemin, les habitudes du Nordeste ont été transportées ici. On ne voit même pas les quelques lopins de subsistance, car les colons préfèrent utiliser les derniers lambeaux de forêt des fonds de lot ou la capoeira qui repoussé sur les anciens brûlis. Les délimitations anciennes des lots ont disparu, chacun a deux ou trois parcelles qui ne correspondent plus aux anciennes limites, les plus riches ont jusqu'à 500 ha, taillés selon leur commodité, pour l'élevage de quelques zébus.

Le gouvernement a pratiquement abandonné ces colonies dont il n'espère plus rien. Son aide se résume au passage hebdomadaire – et payant – d'un camion pour le transport des personnes et des produits, et au fonctionnement d'une machine à décortiquer le riz. Constat d'échec donc, malgré la réussite éclatante d'une colonie japonaise, qui ne fait que souligner amèrement qu'une autre voie était possible.

### *Les colonies proches de Porto Velho*

Cinq colonies, trois proches de la BR364, à laquelle elles sont reliées par des routes carrossables : 13 de setembro (km 12), Periquitos (km 12), Candeias (km 25) deux proches de la BR 319, Areia Branca (km 8) et Paulo Leal (km 25).

Dans ces cinq colonies il ne nous a pas été possible d'estimer le nombre exact des colons, dont personne d'ailleurs ne semble se soucier. Ceux-ci vivent en autosubsistance à peu près totale, tirant un petit revenu de la vente du charbon qu'ils fabriquent à partir du bois de la *capoeira*. La division de colonisation a complètement abandonné les colonies les plus lointaines (Periquitos et Candeias) et n'assure plus guère dans les autres que l'entretien des routes, bien que les boteurs laissent parfois un chantier urgent pour travailler chez un



*fazendeiro* bien introduit auprès des responsables. Certaines parcelles servent même de résidence de campagne à des citoyens aisés, bien que ces terres soient en principe réservées à l'agriculture. Mais la situation foncière est ici aussi très embrouillée et l'INCRA, qui doit donner des titres définitifs sur proposition de la Secretaria, hésite à le faire : il est fréquent que les terres changent de mains sans que personne en soit avisé, et la petite équipe de la division de colonisation (deux agronomes et un technicien agricole) ne suffit même pas aux tâches d'enregistrement. Les bonnes volontés sont vite découragées par cette situation confuse, par le manque de crédits et se rendent vite compte que personne ne souhaite vraiment que quelque chose change dans ces colonies moribondes.

Une partie de la colonie 13 de Setembro tranche sur la situation générale : c'est la colonie japonaise. Arrivés en 1946 par bateau spécial, depuis Osaka, via Belém et Manaus, 33 familles ont bénéficié des conditions-similaires à celles faites aux Brésiliens, la seule différence tant la taille des lots (30 ha au lieu de 25). Après diverses expériences pour déterminer quelle était la culture la plus rentable dans ces conditions nouvelles, la colonie japonaise s'est tournée vers l'aviculture et l'horticulture. Actuellement 31 familles sont présentes, leurs exploitations ravitaillent la ville de Porto Velho en volailles, œufs et légumes. Les poussins, les aliments équilibrés, les médicaments viennent de São Paulo, fournis par des firmes nippon-brésiliennes, 60 % des colons bénéficient de crédits du Banco do Brasil. Les fientes de poules s'ajoutent aux engrais chimiques venus de São Paulo pour fumer les jardins très soignés, arrosés ou irrigués, ou est employé une main-d'œuvre brésilienne. Les exploitations sont autonomes et la concurrence est sérieuse, mais l'entraide fonctionne le cas échéant, sous la direction du conseil des anciens et du chef de communauté qui régissent la colonie, dont les enfants se marient entre eux et ne partent guère que pour de séjours à São Paulo. La prospérité de cette colonie est évidente, ses maisons sont en partie faites en maçonnerie, elles disposent toutes de l'électricité. Chaque exploitation a ses machines, ses entrepôts pour les engrais et les récoltes, son tracteur, presque toutes un camion pour aller vendre les produits à Porto Velho. Cette prospérité, véritable, est d'autant, plus visible qu'elle est soulignée par le, contraste avec la misère des colons brésiliens voisins.

### *Iata*

Cette colonie, proche de Guajará-Mirim fut un temps le grand œuvre du gouvernement du Territoire. Desservie par le chemin de fer de l'EFMM qui la reliait à Guajará-Mirim, la colonie devait ravitailler la ville et fixer une importante population agricole à la frontière bolivienne. Fondée en 1956, elle connut son apogée à la fin des années cinquante, avec mille familles installées selon un parcellaire rigoureux, un centre bien organisé et pourvu de tous les équipements souhaitables (groupe scolaire, églises catholique et protestante, poste, gare, commerces). Cinq *linhas* parallèles à la voie du chemin de fer étaient reliées à celle-ci par une route large et bien entretenue. Les lots de 25 ha s'alignent le long de ces *linhas*, baptisées chacune du nom d'un grand homme du Territoire ou d'un président des États-Unis du Brésil (carte n° 24) Mais l'épuisement des sols, qui apparut six à sept ans après les derniers défrichements, commença à faire baisser les rendements et les revenus. Tant qu'aucune autre solution n'exista, les paysans restèrent avec une résignation toute nordestine. Mais le *boom* de la cassitérite, les travaux d'ouverture de la route, l'implantation de la colonie INCRA Sidney Girão, où l'on offrait 100 ha de terre vierge et toutes sortes d'avantages, vidèrent les parcelles les unes après les autres.

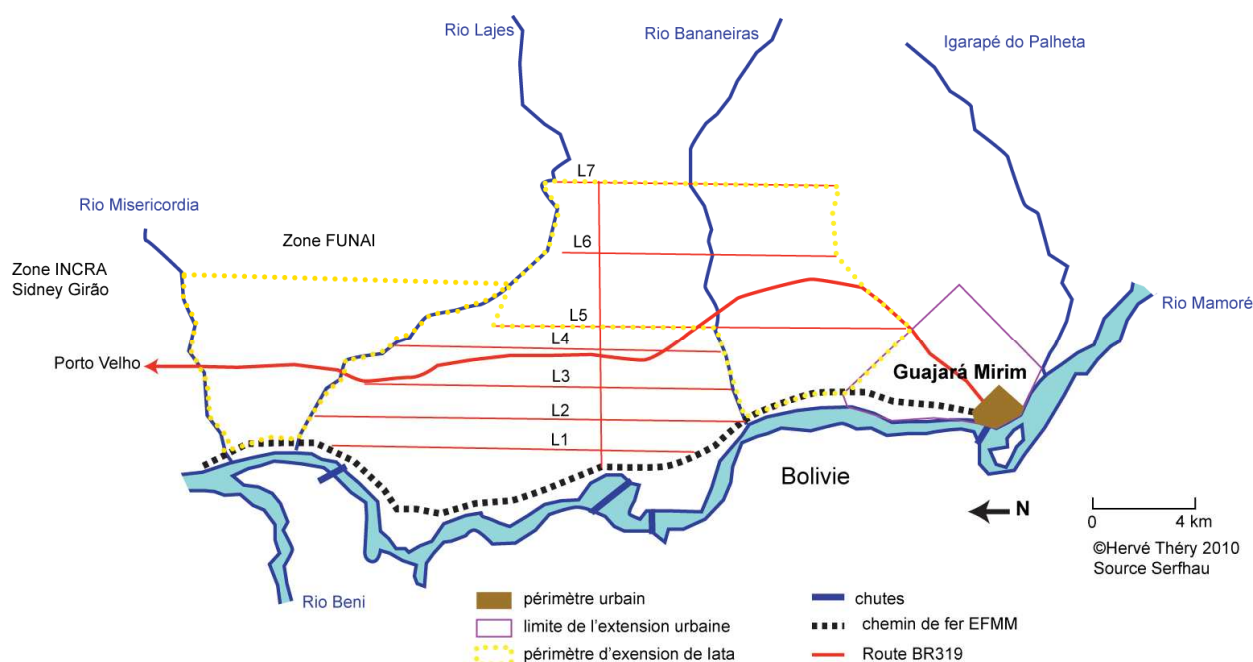
Photo 31 La colonie japonaise



Photo Hervé Théry, 1974



Carte 23 Localisation de la colonie Iata



Actuellement le nouvel administrateur nommé pour relever la colonie estime à 400 familles les colons qui sont restés, sont revenus ou ont pris la place de ceux qui partaient. Ils se répartissent principalement au long de la BR319 (qui est venue traverser les parcelles au niveau de l'ancienne *linha* 4), et de ce qui reste des anciennes *linhas* ou des chemins de traverse entre elles. Certains colons ont maintenant des surfaces de 500 ha ou plus. Pour se voir attribuer le titre de l'INCRA, on met des parcelles au nom de parents ou d'amis pour les « racheter » ensuite. Personne d'ailleurs ne sait très bien quel est le cadastre réel, pas même les administrateurs trop souvent changés.

En juin 1974, un effort a été tenté par un technicien venu du Rio Grande do Sul nommé administrateur, avec deux techniciens agricoles et une assistante sociale, tous décidés à rendre quelque vie à la colonie. Le premier travail, et il n'était pas simple, a été de recenser colons et parcelles. Les colons, après tant d'années d'isolement, voient avec effroi arriver la jeep de l'administrateur et répondent à ses questions en jetant autour d'eux des regards affolés. Certains savent à peine leur nom, presque tous sont analphabètes. Ils sortent de pauvres portefeuilles des papiers vieux de vingt ans, n'ayant jamais pensé à les renouveler, respectueux du papier imprimé mais ne le comprenant pas et présentant comme titre de propriété un certificat de mariage ou une quittance d'impôts. Abasourdis par des questions trop précises ils répondent tant bien que, mal en unités nordestines archaïques (*tarefa* ou *jornada* pour la superficie cultivée, *palmas* pour les dimensions de la maison, *leguas* pour les distances). Peu à peu pourtant ils sortent de leur isolement et vont voir l'administrateur à toute heure, le confondant avec toutes les autorités auxquelles ils devraient avoir recours, INCRA (pour le titre de propriété), Banco do Brasil (pour le crédit), police ou justice. Les vieux rapports du latifundio renaissent lentement, à la grande fureur de l'administrateur, qui voudrait voir les colons plus autonomes. Mais ceux-ci, malgré de sporadiques velléités de jacquerie, avortées avant de dépasser le stade du mouvement d'humeur ou de la pétition, ont avec lui des rapports de soumission apparente qui dissimulent rancune et obstination à ne tenir aucun compte de ses conseils, de ses projets qui pourraient modifier leur vie trop tranquille. Pourtant ces projets seuls peuvent empêcher qu'ils ne soient chassés de cette parcelle qui est leur seul bien. Car des colons plus entreprenants – ce sont rarement ceux du lotissement originel – ont entrepris de se constituer de vastes domaines destinés à l'élevage, trouvant plus avantageux d'acheter à bas prix – ou de s'approprier – ces hectares déjà défrichés et

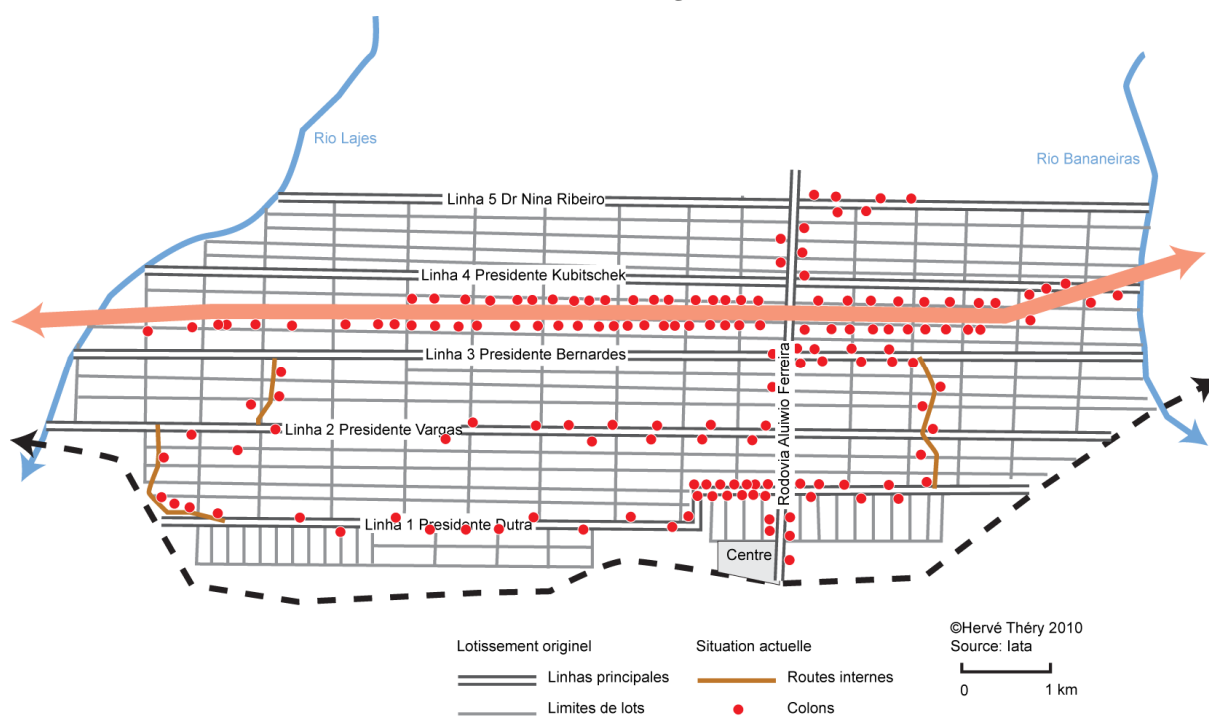


susceptibles de recevoir un titre de propriété, que de défricher des terres publiques dont la possession est illégale.

En effet le titre définitif n'est donné qu'après paiement d'une somme minimale – 350 Cr\$ pour 25 ha – mais que les colons ne peuvent payer : il est très facile d'acheter leur parcelle en la faisant d'abord mettre à leur nom, pour obtenir le titre qui rend la terre négociable. Ainsi des nouveaux *latifundios* se constituent à l'intérieur même d'une colonie qui avait pour projet de donner une terre à des paysans qui n'en possédaient pas dans le Nordeste accaparé par les *latifundios*. Cette solution n'est pourtant pas la meilleure car en bien des endroits des herbes impropres à la consommation par le bétail colonisent les sols épuisés, que l'on doit laisser retourner à la friche.

Face à cette situation l'administrateur veut relancer la petite agriculture, insistant sur la production maraîchère et fruitière, tout en développant des unités d'élevage qui ravitaillent en lait frais Guajará-Mirim (où le lait en poudre est le seul connu). Mais pour cela des crédits énormes seraient nécessaires, pour l'éducation des colons qui ne connaissent que le brûlis et une fruste agriculture de subsistance, pour acheter équipements et engrais. Or l'argent manque même pour l'essence indispensable aux jeeps, bloquant ainsi jusqu'au recensement des colons. Le peu dont dispose la SEAC est utilisé à ouvrir de nouvelles *linhas* au-delà de la BR319, solution de facilité qui ne fait que donner un nouveau délai au bout duquel les mêmes problèmes se reposeront. La volonté qu'a la SEAC d'avoir ses propres colonies pour faire pièce à l'INCRA ne va pas jusqu'à leur donner des chances sérieuses de réussite, et la reprise de la colonie a toutes les chances d'échouer malgré l'enthousiasme de l'équipe nouvelle, qui se lassera probablement vite devant les impossibilités matérielles : la voie sera alors libre pour les accapareurs de terre et la « vieille » colonie, vidée de ses colons qui auront traversé la route pour prendre un nouveau lot, deviendra un groupe de latifundios, si le chiendent n'en fait pas une vaste friche. Et il ne restera du temps de la splendeur de Iata, au milieu de la *capoeira*, que les bâtiments du centre, somptueusement mais imprudemment construits en maçonnerie, pour durer.

Carte 24 La colonie agricole Iata



À la lumière de ces divers cas, nous pouvons tenter une conclusion sur la colonisation publique en Rondônia : dans le cas de la colonisation du gouvernement du Territoire, si l'ouverture de *linhas* supplémentaires peut donner pour quelques années un sursis transitoire,

il ne faut pas moins constater leur échec complet, tant sur le plan social que sur celui de la production : cela ne peut que donner des inquiétudes sur l'avenir des colonies de l'INCRA. Certes les parcelles données actuellement sont plus grandes, 100 ha au lieu de 25 (mais la moitié doit être laissée en friche). Certes l'INCRA dispose de bien plus de moyens que le gouvernement du Territoire (mais qui garantit qu'il en disposera toujours?). Le système de culture est bien le même, sur des sols identiques, à Sidney Girão, et sans doute pas tellement meilleurs à Ouro Preto et Gy-Paraná, en tout cas pas au point de supporter indéfiniment des cultures sans engrais ni précautions.

L'exemple des colonies du gouvernement devrait inciter les responsables de l'INCRA – à supposer qu'ils en aient encore demain les moyens – à créer au plus vite le système de commercialisation qui permettra seul aux petits colons de dégager le revenu suffisant pour pratiquer, avec l'aide technique de l'INCRA, une agriculture plus productive et moins prédatrice. Mais c'est là réclamer un effort financier, une organisation, un changement de mentalité dont l'histoire de la colonisation au Brésil – quand elle est faite avec des colons brésiliens – offre bien peu d'exemples. C'est pourtant là que se joue l'avenir de la colonisation publique en Rondônia.

### *La colonisation privée*

La colonisation privée est très restreinte en Rondônia, du fait du statut du Territoire et de la situation foncière qui en découle. Elle se réduit à deux cas, la Calama SA, qui détient un titre antérieur à la création du Territoire, et la colonisation irrégulière de la Itaporanga SA.

#### *La Calama SA.*

Le titre de propriété établi le 14 août 1915 par le gouvernement de Mato Grosso en faveur d'un groupe de porteurs de capitaux de Manaus a été racheté par une société de Londrina, dont les liaisons se perdent dans un réseau complexe de participations croisées. Celui-ci a ouvert en 1965 un bureau à Vila de Rondônia, agglomération alors englobée dans ses terres. Le titre originel portait sur près d'un million d'hectares, mais fut contesté par l'INCRA. On parvint à un accord en 1968, et le titre définitif délivré donne de plein droit 100 585 ha à la société et dégagé pour Vila de Rondônia en large périmètre urbain. Mais pour assurer sa position dans la négociation, la société avait beaucoup vendu entre 1966 et 1968, avec le souci de vendre au plus vite, plus que de constituer un lotissement rationnel. Les ventes ont continué jusqu'en 1973, mais ont cessé depuis, la société se réservant 40 000 ha d'un seul tenant pour créer une *fazenda*. Les lots vendus sont très irréguliers, avec toutefois un minimum de 60 ha et un maximum de 210 ha, et le cadastre révèle une anarchie complète de la distribution. Un peu plus de 600 familles sont ainsi installées, elles étaient déjà en place ou se sont établies à leur gré, quitte à ce que la parcelle soit mesurée et payée ensuite, ou éventuellement réduite. La société cesse toute action après la délimitation et la vente des lots.

Photo 32 Pose de plaques délimitant un lot vendu par la Calama SA



Bien que la plaque dise « titre définitif », la propriété de la terre est loin d'être établie. Photo Hervé Théry, 1974

#### *La Itaporanga SA.*

La principale différence avec la Calama SA est que l'Itaporanga SA n'a aucun droit sur les terres qu'elle vend puisqu'il s'agit de *terras devolutas*, propriété de l'Union (c'est à dire du Brésil), de terres de la Funai (terres de présence indigène) ou d'une partie des terres de la gleba Corumbiaria. Pourtant l'occupation est déjà bien avancée : au centre, une agglomération, Espigão d'Oeste, regroupe déjà 2 500 personnes, et une route de 24 km la relie à Pimenta Bueno. Plus de 800 000 has ont déjà été vendus, 12 000 défrichés, 450 familles installées; 300 000 pieds de café ont été plantés, 25 000 de bananiers, 20 000 de manioc. En 1973 les terres cultivées produisaient déjà 30 000 sacs de riz, 50 000 de maïs, 5 000 de haricots. Sur 4 000 ha de pâturages plantés on compte 1 300 bovins et 6 000 porcs.

Mais la société, connaissant bien la situation juridique de la région, se garde bien de vendre la terre. Selon le contrat signé, elle ne perçoit que le prix de la délimitation du lot et de l'ouverture des voies d'accès et laisse au colon la « formalité » de faire enregistrer par l'INCRA la propriété du lot. Après avoir payé une forte somme – qui représente souvent le reliquat de ses économies ou de la vente de la terre qu'il a quittée – le colon se présente au bureau de l'INCRA, pour s'entendre dire que le papier qu'il apporte, le reçu de la société, ne vaut rien. Ce procédé douteux provoque régulièrement des scènes difficilement soutenables quand le colon naïf, que les rabatteurs de la société ont su trouver et isoler dès leur arrivée, se rend compte qu'il a été trompé. Pourtant il se console vite quand il sait l'étendue de l'opération et compte, comme tout le monde, que l'INCRA devra reconnaître en droit l'état de fait.

Forte elle aussi de cette conviction, la société, derrière laquelle se profile sans doute, à travers plusieurs sociétés écrans, la banque d'affaires Bamerindus, de São Paulo, a encore de très ambitieux projets. Les terres sur lesquelles elle a des vues se montent à 1 400 000 ha. Les, lots déjà vendus, disposés classiquement au long, des routes de pénétration, ont de 500 a



2 000 ha. Mais des lots de 5 000 ha sont prévus, ainsi que deux agglomérations de 5 000 habitants. Les extensions prévues sont situées sur les terres des indiens Suruis et Cintas Larges, alors que la Constitution Fédérale garantit aux sylvicoles la pleine possession de leurs terres de parcours. Une politique de distribution de cadeaux entretenant la dépendance (haches de fer, sel, armes à feu) et d'alcool assure l'acculturation accélérée et, à moyen terme, la disparition physique des Indiens, et donc la libre disposition de leurs terres.

Nous avons donc ici affaire à un cas-limite relevant plus du droit pénal que de l'occupation de l'espace : ce scandale est étroitement lié au statut de la terre et ne disparaîtra qu'avec celui-ci, la société cédant la place à une autre du même groupe, plus scrupuleuse. Cela si le recours à la force publique n'est pas décidé, ce que personne ne semble envisager : la société dispose, sans doute, de solides appuis politiques.

La colonisation en Rondônia présente donc divers aspects. Le point commun le plus évident est l'inquiétude qu'on doit avoir sur la capacité des sols à résister à moyen et long terme à une agriculture dévastatrice. Personne ne semble pouvoir offrir une solution applicable sur une grande échelle et dans les conditions socio-économiques actuelles. Or, si le type actuel de mise en valeur est poursuivi, l'exemple des colonies du Territoire est là pour montrer l'issue inéluctable, que ce soit dans les colonies lourdement subventionnées de l'INCRA ou dans les colonies privées où les paysans ne doivent compter que sur eux-mêmes, aucun autre système de culture ne semble envisagé, ce qui paraît indiquer que les objectifs, politiques et financiers, sont à court terme dans tous les cas. Cela ne peut qu'inquiéter si l'on envisage l'avenir du Territoire, dont on affirme régulièrement qu'il se fondera sur l'agriculture. Si celle-ci doit se déplacer de cinq en cinq ans en abandonnant derrière elle des friches inutilisables, outre le fait que les distances s'allongeront et que les infrastructures seront toujours à refaire, on ne peut guère considérer que ce type de développement instable et prédateur soit vraiment sain et souhaitable pour le Territoire.

Cette évolution, qui se répète dans toute l'Amazonie, menace gravement l'avenir de la colonisation. Dans les autres régions de l'Amazonie, y compris la Transamazonienne, naguère « vitrine » du développement amazonien, la politique des grands projets de colonisation est mise en veilleuse, surtout pour des raisons économiques et politiques, et l'accent est mis sur le développement des « pôles » bâtis autour de très grands investissements extractivisme et agro-industriels. Ceux-ci par leur importance financière et leur capacité de gestion, inspirée des méthodes de l'industrie, seraient plus à même d'exploiter rationnellement l'espace, mais peut-être pas de le préserver. Ce changement de politique fait de la situation actuelle du Rondônia le témoin d'une phase déjà dépassée de l'évolution de l'Amazonie.

Pourtant la situation particulière du Territoire fait que la phase nouvelle, surtout fondée sur l'élevage, ne peut pour le moment y trouver les conditions de son développement.

# L'élevage



**Photo exergue 11 Boiada en transit sur une route**

(photo Hervé Théry 1974)

L'élevage; activité considérée comme d'un très grand avenir en Amazonie, objet d'innombrables projets dans toute la périphérie sud de l'Amazonie légale (sphère d'action de la SUDAM, qui attribue les « stimulants fiscaux ») n'est que très peu développé en Rondônia. À cela plusieurs raisons :

## *Raisons techniques*

Il est beaucoup plus difficile de créer une *fazenda* (grand domaine d'élevage extensif) en milieu de forêt dense que dans les *cerrados* (savane arborée) du Mato Grosso, du Goiás ou du sud du Pará. Cela suppose un très gros travail de défrichement, mené par des équipes de défricheurs engagés temporairement par l'intermédiaire d'entrepreneurs chargés du recrutement, les *gatos*. Ce travail fait, à la hache et, plus rarement, à la tronçonneuse, on doit ensuite entreprendre le brûlis, comme pour l'agriculture, mais sur des surfaces bien plus vastes, ce qui rend plus crucial encore le choix du moment pour bouter le feu. Viennent ensuite les semis des graminées, dont les semences renchériées par la demande sont achetées dans le Sud, et sont dispersées depuis un petit avion. Il faut établir des clôtures de fil de fer barbelé, faire passer un premier troupeau, chargé d'éliminer les mauvaises herbes et d'écraser le *capim* (herbe à pâturages) qui s'étend ainsi au lieu de monter en graine et étouffer les mauvaises herbes. Ce troupeau est en grande partie perdu ensuite, empoisonné par les plantes vénéneuses, mordu par les serpents, tué par des chutes de troncs mal brûlés. Toute l'habileté consiste à déplacer ce troupeau dans les défrichements pour préparer le plus possible de pâturages avec le moins possible de têtes de bétail. On estime qu'il faut deux bêtes par hectare pour cette première phase. Un deuxième brûlis élimine les troncs secs, les rejets coupés par

une deuxième équipe de défrichage, les herbes étouffées par le capim. Celui-ci résiste au feu grâce à ses racines souterraines, et a vite fait de constituer un tapis continu. Tous ces travaux supposent, on le voit, un capital important qui reste longtemps immobilisé avant de produire quoi que ce soit.

### *Raisons financières et juridiques*

Si l'on veut chiffrer ces dépenses, on peut s'appuyer sur l'estimation que donne un *fazendeiro* de la région : pour créer une fazenda de 2 000 ha, les coûts sont les suivants :

Déboisement	700 000 Cr\$
Ensemencement	300 000 Cr\$
Clôtures et pose	300 000 Cr\$
Deuxième défrichage	400 000 Cr\$
Travaux d'infrastructure (routes, bâtiments, etc...)	2 000 000 Cr\$
Bétail	3 000 000 Cr\$
Total	6 700 000 Cr\$

On peut espérer tirer 2 000 000 Cr\$ de la vente des veaux et du bois, la plus grande partie de ce dernier étant perdue si la fazenda n'est pas voisine d'une scierie, à moins qu'elle ne monte la sienne propre, avec de nouveaux capitaux. C'est à dire qu'il faut envisager d'investir près de 5 500 000 Cr\$ pour une fazenda de 2 000 ha, ce qui est une superficie très faible par rapport aux grands projets du Mato Grosso et du Pará. Certes, pour des superficies plus grandes, certains frais n'augmentent pas en proportion, mais la mise de fonds augmente tout de même sensiblement.

**Photo 33 Élevage sur brûlis récent**



Photo Hervé Théry, 1974

Or, à cause de la situation juridique du Territoire, il est impossible d'y acheter des terres, donc d'obtenir un financement bancaire gagé sur une hypothèque, impossible d'obtenir l'agrément de la SUDAM et le financement d'une partie des dépenses par le mécanisme des « stimulants fiscaux ». Une fois encore nous retrouvons la situation juridique et foncière du Territoire qui a ici une importance déterminante : les grands groupes financiers ou industriels qui constituent en Mato Grosso ou dans le Pará des fazendas de 30 000, 100 000 ou même

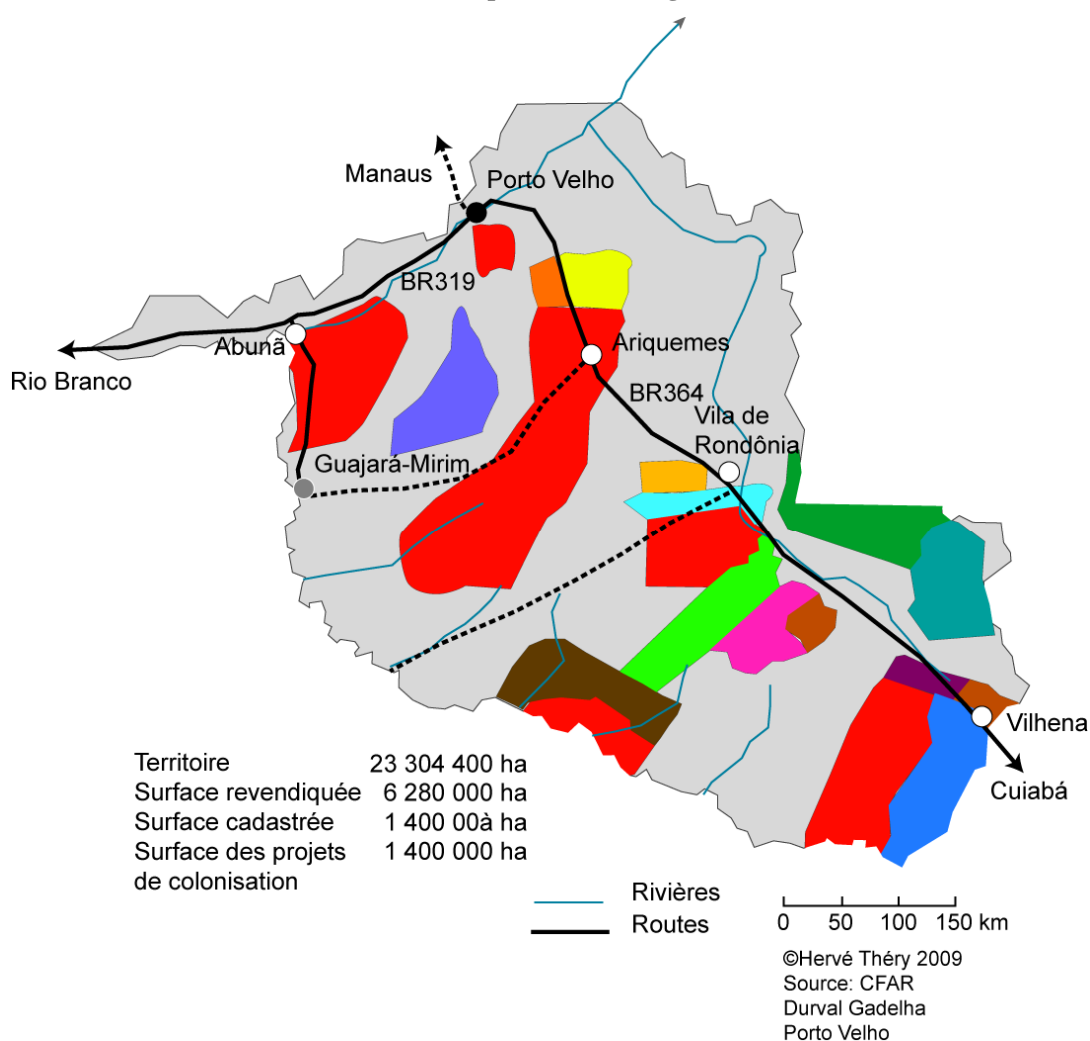


500 000 ha, hésitent à risquer d'énormes capitaux dans une région où la propriété de la terre n'est pas sûre et le financement extérieur impossible.

**Tableau 13 Les grileiros**

Nom	Surface (ha)	Nom	Surface (ha)
Gainsa	2 000 000	Madeirama	200 000
Ramon Chaves	700 000	Grupo Zillo	100 000
Itaporanga	1 200 000	Irmaos Pentoja	110 000
Condominio Bonanza	300 000	JMA Rios	200 000
Irmaos Freitas	200 000	Santos Cia	600 000
Irio Spinardi	100 000		
Rio Candeias	270 000	<b>Totaux</b>	<b>Surface (ha)</b>
Laminasa	100 000	Superficie du Territoire	24 304 400
Terra Rica	100 000	Surface revendiquée	6 280 000
Oscar Martinez	100 000	Surface des projets de colonisation	1 400 000

**Carte 25 Les prétentions des grileiros**



C'est pourquoi l'élevage en Rondônia n'est pratiquement le fait que de *grileiros* (le mot signifiait originellement fabricants de faux titres de propriété, le mot est passé aux sens d'accapareur de terres publiques). Ayant racheté des droits sur des seringais, sans valeur légale, ou des titres de propriété antérieurs à la création du Territoire, mais portant sur des superficies modestes par rapport aux prétentions qu'ils avancent, pourvus de solides amitiés politiques parfois monnayées, ces aventuriers revendiquent de vastes domaines, dont ils ne

connaissent pas eux-mêmes les limites. Les superficies ainsi revendiquées représentent près du quart de celle du Territoire, avec des unités dépassant 500 000 has. (tableau n°11). L'implantation réelle est en général un centre où se tient le « propriétaire » ou son gérant, entouré de quelques centaines d'hectares de défrichement où paissent déjà des troupeaux de plusieurs milliers de têtes, accrus chaque jour du renfort de dizaines de têtes qu'apporte, depuis les propriétés du Mato Grosso, une noria incessante de bétailières. Aucun chiffre global n'est évidemment disponible.

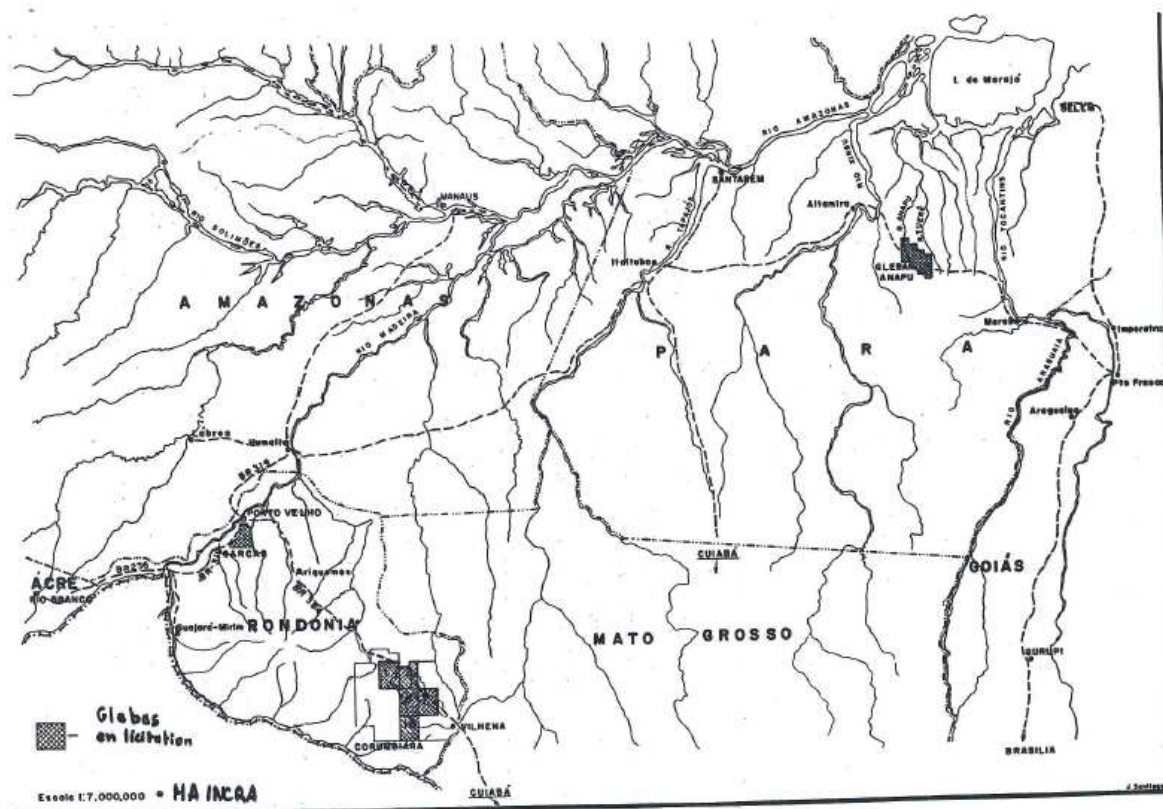
Employant sur les terres revendiquées des centaines de défricheurs et d'hommes de main pour expulser les occupants qui pourraient s'y trouver – Indiens ou *posseiros* (petits agriculteurs occupant illégalement des terres publiques) – les *fazendeiros* disposent de la force. À Porto Velho, ils ont parfois des bureaux, un centre de recrutement. Honorablement connus, ils sont reçus partout et souvent amis des principaux dirigeants du Territoire, à l'exception de ceux de l'INCRA qui leur vouent une solide inimitié cause de la gêne qu'ils causent dans leur travail. À la foire agro-pastorale de Porto Velho ils ont même des stands où ils exposent animaux et produits de leurs exploitations.

Pourtant les perspectives semblent peu favorables au développement de ces *fazendas*. La faim mondiale de viande, grand argument des *fazendeiros*, ne suffira sans doute pas à supprimer les handicaps dont souffre cette activité : mauvaise qualité du bétail (races Nellore et Gir, sans autres qualités que leur très grande résistance), conditions climatiques dures, qui justement interdisent d'élever du bétail de qualité et surtout concurrence de régions plus anciennement développées et mieux placées par rapport aux centres d'exportation et de consommation. Il faut en effet rappeler que le Rondônia est séparé de São Paulo par 3 000 km de route, dont 1 500 non asphaltés. Or c'est précisément sur cette route que se trouve la grande zone d'élevage du Mato Grosso, bien, mieux organisée, de taille bien supérieure et à la position bien établie. S'y ajoutent les élevages de la vallée de l'Araguaia, en comparaison desquels les élevages du Rondônia font pâle figure. La position très excentrique du Rondônia est donc un handicap sérieux, qui rend à peu près impossible une compétitivité réelle. Celle-ci ne pourrait exister que si de puissantes unités se constituaient, disposant de frigorifiques, d'une flotte propre de camions ou même d'avions, ce qui est impensable pour les aventuriers que sont les *fazendeiros* du Rondônia, avec des capitaux uniquement personnels provenant de spéculations antérieures et sur des terres dont la propriété est contestable.

Mais la multiplication des *fazendas*, dont chacune espère une fortune rapide, n'est pas freinée par ces calculs élémentaires de débouchés possibles, puisque le stade de production n'est pas encore atteint. Chacun ne songe qu'à, vendre au meilleur prix les avoirs (bâtiments, troupeaux) et les travaux réalisés (défrichements, routes). Tous n'y réussiront pas, car les groupes qui montent de grandes *fazendas* de production préfèrent souvent partir d'un terrain vierge pour créer, de toutes pièces, leur exploitation. Et surtout ils préfèrent acheter ces terres vierges dans des États où la situation foncière est plus satisfaisante pour des investisseurs sérieux, c'est ainsi que dans l'Acre, dont l'enclavement est encore plus marqué qu'en Rondônia, l'hectare de terre vaut déjà six fois plus cher que dans le Territoire. Même conçue comme une pure spéculation, ce qu'elle est très certainement, cette activité n'est donc pas assurée de sa rentabilité.

Le principal facteur qui entrave le développement de l'élevage est donc bien le statut juridique de la terre. C'est à lui qu'on doit attribuer l'abstention des grands investisseurs, que ce soit pour occuper les terres vierges ou pour racheter les *fazendas* installées par les *grileiros*. Un facteur nouveau est apparu avec la création des *glebas* Corumbiaria et das Gerças où, pour la première fois dans l'histoire du Brésil, on a procédé à une licitation de terres de l'Union. Faite pour créer de moyennes entreprises rurales, celle-ci portait sur trois *glebas*, deux situées dans le Territoire Fédéral de Rondônia, une dans l'État de Pará (document n° 3).

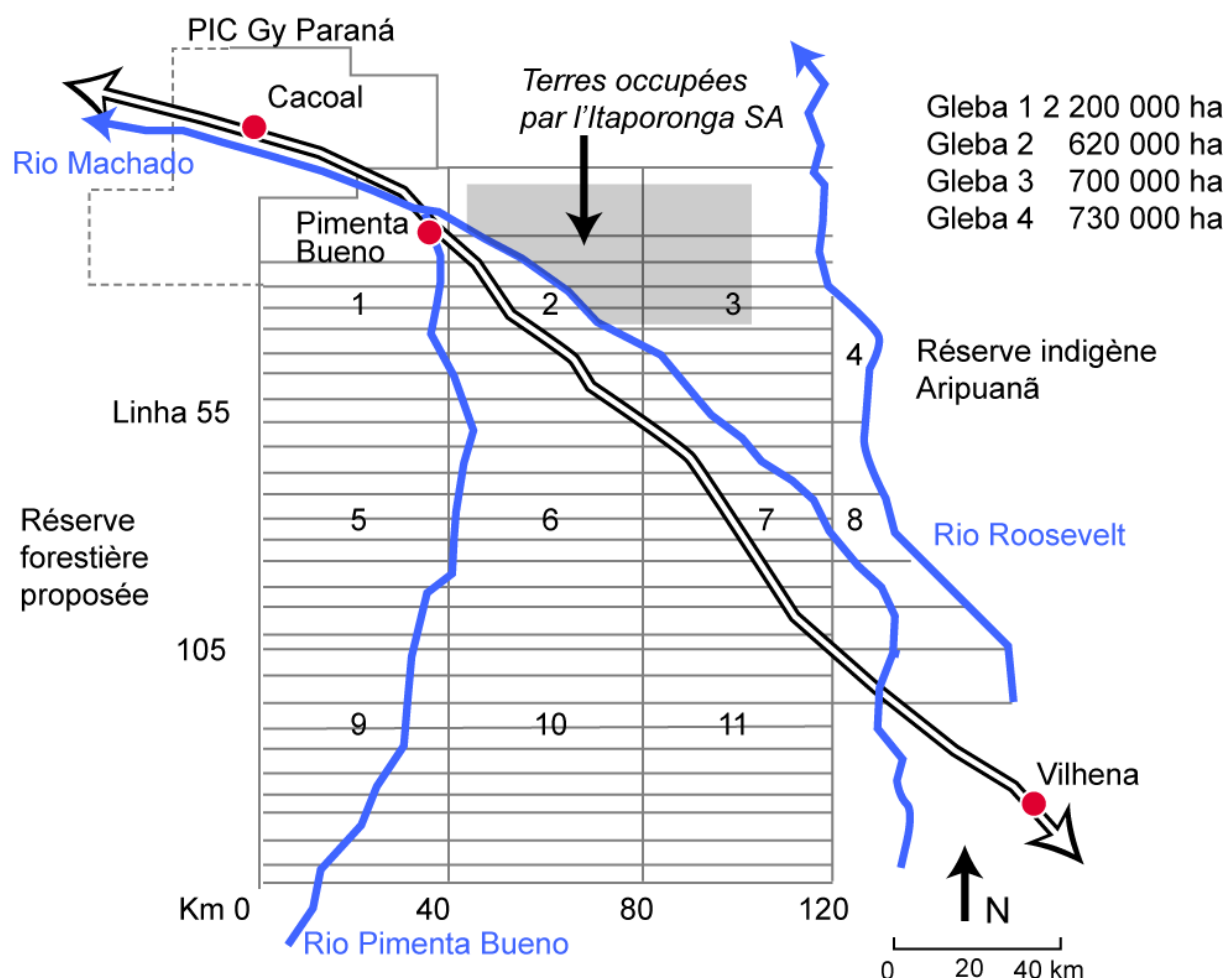
### Document 3 Glebas en licitation



L'adjudication, ouverte par l'instruction spéciale de l'INCRA n° 4 du 12 décembre 1973, mettait aux enchères des lots variant de 500 à 3 000 ha. Pour se présenter à ces enchères les candidats devaient présenter divers papiers : documents des personnes physiques et juridiques, attestation de paiement des impôts, de solvabilité, de capacité technique et financière. Devait aussi être présenté un projet très détaillé de mise en valeur (une seule proposition) incluant tous les éléments de planification et de financement. L'INCRA avait auparavant fait connaître la localisation des lots, les coûts de la terre, des travaux de topographie et de viabilité, reçu les cautions, classé les projets selon les prix proposés et l'intérêt du projet, et devait désigner ensuite les gagnants de l'adjudication. Pour 3 300 candidats, 3 000 l'étaient à un lot en Rondônia. Ces projets furent jugés à Brasília le 30 mai 1973 et 430 furent acceptés, 239 en Rondônia, dont 19 pour la gleba Gerças et 220 pour la gleba Corumbiaria.



Carte 26 Gleba Corumbiaria



Les lots furent d'abord reconnus par les services de l'INCRA et 600 000 ha furent délimités de mai à décembre 1973, grâce à l'ouverture de 860 kilomètres de *picadas* de 2 mètres de large. Un an était alloué aux gagnants de l'adjudication pour occuper le lot, et cinq ans pour réaliser le projet. 80 % se présentèrent, pour la plupart originaires de l'État de São Paulo et du Paraná. Mais les terres ainsi vendues étaient loin d'être vides de tout occupant. L'INCRA avait recensé plusieurs centaines de familles déjà installées, dont 670 se présentèrent à sa convocation pour obtenir une licence d'occupation. Mais la plupart d'entre elles n'avaient aucun des documents nécessaires pour l'établir, bien que les formalités soient très réduites (preuve de l'identité et de résidence sur la parcelle cultivée). De plus, dans cette zone de nombreux *grileiros* avaient entrepris de créer, souvent de vive force, des *fazendas* illégales.

La voie officielle d'aliénation des terres publiques rencontre donc de très graves difficultés, à cause de l'occupation illégale de cette zone par de petits paysans et des *fazendeiros* indécents, qui bloquent l'application des programmes déposés. Cette tentative de créer des exploitations de taille moyenne, encadrées par un programme strict, semble compromise par ces conflits, ou risque rie les exacerber. De plus les surfaces proposées – au maximum 2 000 ha, avec un contrôle étroit pour éviter qu'un seul propriétaire ne s'adjuge plusieurs lots – sont très insuffisantes pour les gigantesques projets qui se développent actuellement en Amazonie, chacun de plusieurs dizaines ou centaines de milliers d'hectares. Il semble donc que cette tentative habile de concilier le développement social de la région en conservant le principe de la propriété publique de la terre, sauf exceptions bien contrôlées, et le développement d'unités économiquement viables, ne vienne trop tard.

L'élevage en Rondônia sembla donc ne pas pouvoir se développer : les grands projets sont incompatibles avec le statut du Territoire, les projets moyens, conçus pour s'y conformer

rencontrent de très grandes difficultés à cause de l'occupation illégale des terres. C'est celle-ci qui semble être devenue la règle, tant les *fazendas* illégales, de toutes tailles, se sont multipliées. Entrant en conflit entre elles et avec les *posseiros* qui pratiquent la petite agriculture, elles rendent nécessaire une politique énergique pour l'application de la législation foncière existante, ou sa révision.

Les formes de l'activité rurale en Rondônia sont donc très diverses : grandes et petites colonisations, publiques ou privées, assistées ou non, sont les éléments les plus visibles et les plus facilement décrits. Autour d'elles se glissent les petits agriculteurs qui pratiquent une agriculture de subsistance fort proche de celle des colons. Nous avons vu combien cette forme de mise en valeur était menacée par l'épuisement des sols, dans tous les cas, et par l'instabilité de la ligne politique du gouvernement brésilien, dans le cas de la colonisation publique. L'élevage, de son côté, présente l'inconvénient, étant illégal, de menacer gravement le statut territorial et d'engendrer des conflits aigus pour la possession de la terre, qui amèneront sans doute d'importants bouleversements sociaux et politiques. De plus, on doit rappeler son caractère prédateur, les équipes de défricheurs appointées font bien plus de ravages dans la forêt que les petits agriculteurs qui ne défrichent que ce qu'ils pourront planter, et il n'est pas prouvé, loin de là, que l'élevage soit réellement beaucoup moins destructeur des sols que l'agriculture. Bien que la couverture de *capim* les protège de l'érosion mécanique et que le fumier y fasse quelques apports, le lessivage chimique ne se fait pas moins alors que l'apport de matière organique de la chute des feuilles cesse et que les racines des arbres n'assurent plus la cohérence des premiers décimètres.

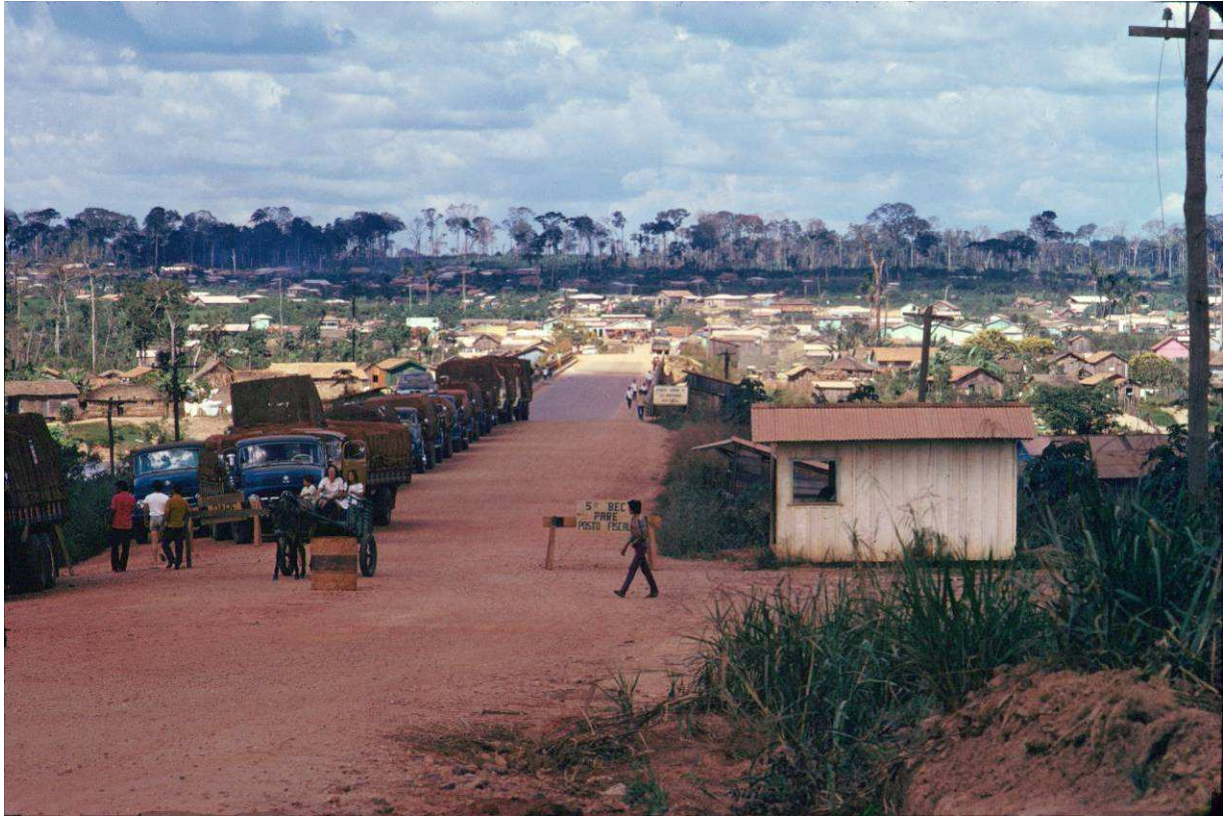
De cette revue des activités rurales deux conclusions se dégagent. D'une part, il n'est pas du tout sur qu'elles pourront continuer longtemps, à cause d'un facteur très important du milieu naturel, la faiblesse des sols, dont on ne sait pas encore tout, mais dont tout donne à penser qu'ils ne résisteront pas longtemps au traitement auquel ils sont soumis. C'est une menace qui grève lourdement l'avenir des plus dynamiques activités du Territoire. D'autre part on est bien obligé de constater que ces activités, toutes menacées, sont nettement antagonistes, et que le développement anarchique qui les juxtapose engendre de graves conflits où s'absorbe une bonne part de l'énergie des immigrants, et qui ne feront que s'aggraver tant que la situation foncière du Territoire ne sera pas éclaircie.

Cette confrontation des activités, qui se concurrencent pour s'approprier les terres disponibles, n'est qu'un des aspects d'un thème plus vaste, que nous devons aborder maintenant : l'organisation, dans l'espace, de ces activités, de l'occupation et du peuplement.





## Quatrième partie : organisation de l'espace



**Photo exergue 12 Contrôle au passage du Rio Machado**

(photo Hervé Théry 1974)

Les diverses activités que nous venons de décrire sont la « réponse » des sociétés humaines au milieu naturel, synthèse des possibilités et des limites de la nature et des techniques (d'exploitation, d'organisation) des hommes qui s'y sont installés.

Par certains aspects le premier élément est dominant : la présence d'hévéas, de noix du Brésil est évidemment la condition première de leur exploitation. Mais le réseau des seringais, le système de l'*aviamento*, le mode de vie des *seringueiros*, des *seringalistas* constituent une société humaine originale – c'est si vrai que les termes portugais qui les désignent sont intraduisibles en français – et la société constituée à partir de cette ressource naturelle a des racines plus profondes dans l'histoire et la société du Brésil. Quant aux activités nouvelles, elles s'expliquent bien plus par des faits humains que par des données naturelles; sans pour autant que celles-ci aient cessé d'agir. Ces deux séries de facteurs ont joué et l'organisation spatiale des activités est justement un des aspects où apparaît bien leur synthèse. De surcroît, elle permet de mettre en lumière une différence nette entre nouvelles et anciennes activités, zones dynamiques et zones déprimées, de reconnaître les points centraux du Territoire et ses lignes de force, et de distinguer ce qu'on peut appeler la structure de la région, du moins celle de l'activité des hommes qui y vivent.

## Les localisations.



Photo exergue 13 La route, si mauvaise soit-elle...

(photo Hervé Théry 1974)

## Les activités

Deux groupes apparaissent nettement : des activités diffuses et des activités concentrées. Dans le premier groupe se classent bien sûr les extractivismes : les ressources en bois hévéas et noix du Brésil sont disséminés sur tout le Territoire, dans l'omniprésente forêt. De plus, la grande dispersion de ces espèces fait qu'une unité d'exploitation doit couvrir d'énormes superficies pour disposer d'un nombre suffisant d'arbres. C'est ce que confirmerait une carte des seringais – encore à établir puisqu'ils n'ont pas d'existence – juridique reconnue, leur superficie étant surtout l'expression de rapports entre les propriétaires : cette carte couvrirait tout le Territoire, appuyant ses limites sur l'hydrographie.

S'y ajouterait encore, avec bien des recoupements, la carte des autorisations d'exploitation de cassitérite et les fazendas d'élevage. En théorie, la société qui exploite la cassitérite doit verser un pourcentage au propriétaire, c'est à dire les *seringalista*, et bien des fazendas sont d'anciens seringais rachetés. Parfois une même portion d'espace est revendiquée par ces trois activités, sans aucun conflit puisqu'aucune d'entre elles ne s'y exerce en fait. Car ces activités ne sont souvent diffuses qu'en droit et les prétentions émises ne sont pas toujours – on pourrait même dire sont rarement – suivies d'effet. Si l'on se penche sur la carte des exploitations réelles, le panorama change. En se reportant aux cartes n° 12 et 14 on peut constater que les scieries et mines en activité sont en réalité étroitement localisées à proximité de la route, pour des raisons faciles à comprendre d'accessibilité et surtout d'écoulement de la production, minerais ou grumes. Ce n'est pas tout à fait vrai des seringais, implantés plus anciennement, donc sur les fleuves, où la production à écouler, les boules de caoutchouc, est plus maniable et moins encombrante. Pour les plus isolés, les frais de



transport jusqu'à la route sont largement compensés par le fait que le *seringalista* profite de cet isolement pour payer à vil prix le kilo de caoutchouc.

Malgré tout, on a noté que le plus grand nombre des *seringais* encore en activité est situé dans les zones traversées par la route. Le développement des activités nouvelles a donc en partie et localement bénéficié aux activités extractivistes les plus traditionnelles, et la localisation à proximité de la route est aussi profitable aux *seringais*. C'est donc seulement en apparence qu'il y a des activités diffuses et il n'existe pratiquement en Rondônia qu'un seul type de localisation, si tant est que l'on puisse considérer comme localisation unique la proximité d'une route qui s'étend sur mille kilomètres. C'est pourtant ce qu'on doit faire puisque cette « localisation » concentre, toute l'activité du Rondônia : c'est la route qui est en Rondônia le « focus » de l'activité.

## Les hommes



**Photo exergue 14 Commerce et chalands**

(photo Hervé Théry 1974)

Pour s'en persuader, on dispose d'un indicateur simple, la répartition de la population. Il n'existe malheureusement pas de données très précises, on a vu que les services statistiques sont très embryonnaires et ne peuvent ni estimer la population globale, ni encore moins en donner la répartition. Ce n'est que grâce à une source inattendue que l'on peut avoir des chiffres intéressants, la SUCAM, qui a pour tâche essentielles de lutter contre malaria en traitant les bâtiments au DDT. Des tournées régulières sont faites, au moins deux fois par an, ce qui suppose un fichier complet des bâtiments à traiter. Ce fichier, bien qu'organisé très pragmatiquement, en fonction des moyens de transport, nous livre tout de même, si on l'examine de près, une idée assez précise de la répartition des habitations. Et si on leur applique un coefficient de 5,5 personnes par logement (calculé par la Sucam et le Serfhau à partir des données du recensement de 1970, actualisé en 1972) donne un « instantané » de la population et de sa répartition au premier semestre 1974.

Organisées par « tournées » pour les équipes qui vont appliquer le DTT, ces fiches sont regroupées en fonction de régions (par exemple zone rurale de Porto Velho et de



Guajará-Mirim), mais surtout des axes de circulation (fleuves, chemin de fer, routes). Or, les villes étant évidemment situées elles aussi sur les axes routiers, on ne peut compter comme situées hors de la localisation « à proximité de la route », que les catégories « mines et seringais » et « fleuves ». Ce faisant, on surestimerait encore la population isolée, car bien souvent ce sont les tronçons de fleuves les plus proches de la route qui sont les plus peuplés, et on a vu combien les mines sont tributaires de la route, même si elles en sont assez éloignées (de quelques dizaines de kilomètres). On arrive alors à un total de 8 265 habitations, donc environ 45 000 personnes, moins de 20 % de la population du Territoire, et ce sont donc plus de 80 % des habitants du Rondônia qui sont installés à proximité des routes. Soit, si l'on prend une profondeur moyenne de 2,5 kilomètres de part et d'autre des 1 300 kilomètres de routés, une superficie de 6 500 kms<sup>2</sup>, 2,75 % de la superficie totale du territoire, auxquels il faut adjoindre 14 000 kms<sup>2</sup> de projets de colonisation. Donc un total de 20 500 kms<sup>2</sup>, un peu moins de 10 % de la superficie totale, où la densité serait donc de près de 9 habitants par km<sup>2</sup>, densité toute théorique à cause de la présence des villes, qui regroupent plus de 110 000 habitants, soit 46 % de la population du Territoire.

Il y a donc deux Rondônias, au moins du point de vue de l'organisation et même du point de vue de la simple occupation de l'espace : un Rondônia « utile », peuplé, sur les axes routiers, qui regroupe 80 % de la population sur 10 % de la superficie, et un Rondônia vide où 20 % des habitants sont dispersés sur 90 % des terres. Encore faudrait-il y distinguer quelques taches – *seringais* et mines – et quelques lignes – les fleuves – où se regroupe le reste de la population. En ajoutant encore un ou deux pour cent de la superficie, on regrouperait tous les « écarts » : plus des 95 % du Territoire sont donc complètement vides, face à quelques axes secondaires et à un axe majeur, où vit l'essentiel de la population. Cette première distinction, très tranchée, est le trait majeur de l'occupation et de l'organisation de l'espace. Il faut maintenant approfondir cette analyse.

## **Les points nodaux : villes et routes**

### *Les routes*

En effet, s'il est commode – et justifié – d'opposer l'axe peuplé de la route au vide de la forêt, il faut maintenant le détailler, car tous les points de la route ne sont pas également peuplés, et surtout ne connaissent pas la même évolution.

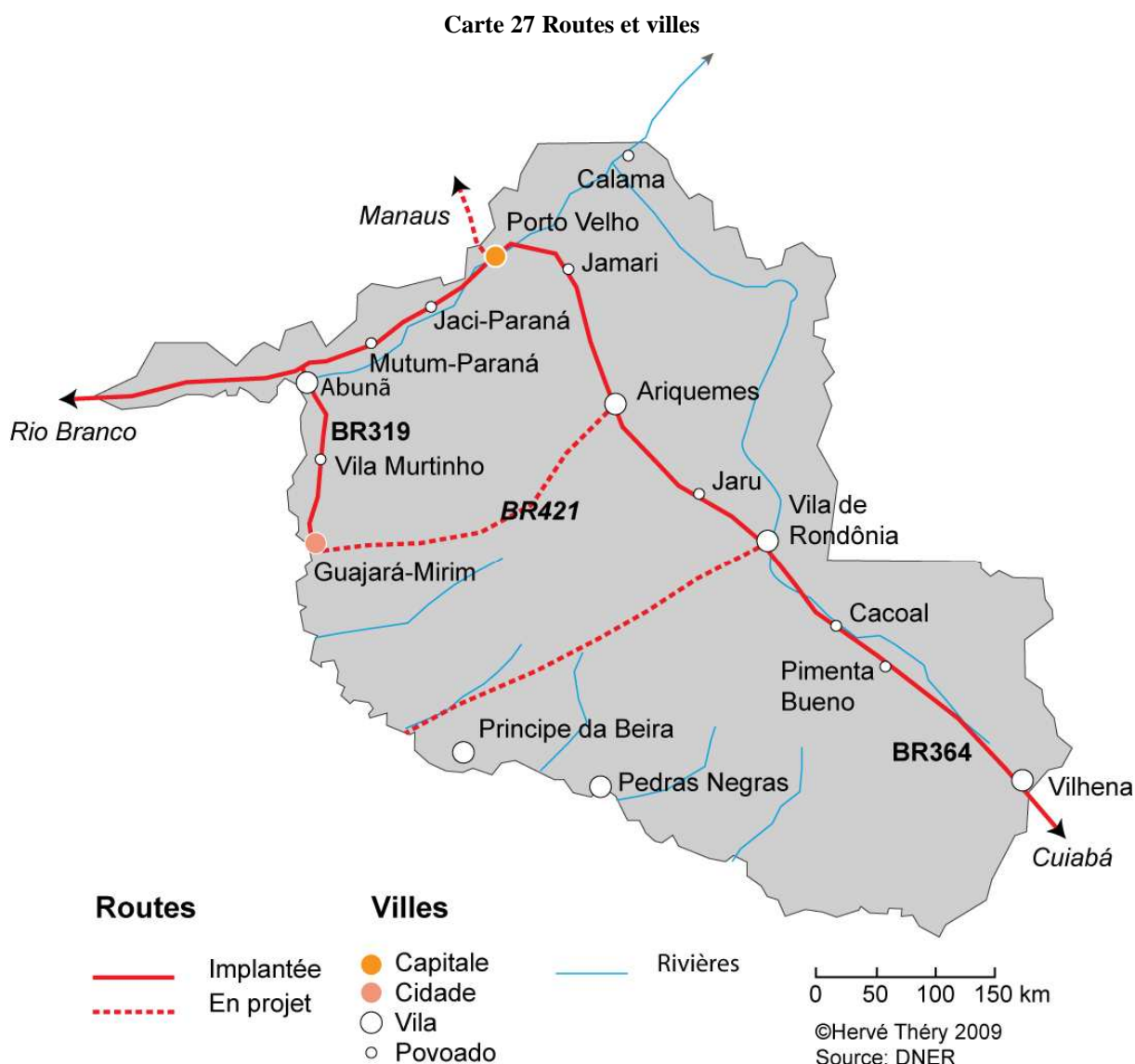
En examinant l'évolution du peuplement, on peut constater que certains secteurs connaissent une stagnation, voire un dépeuplement : c'est le cas de la B319 (entre Porto Velho et Guajará-Mirim) et de la BR236 (d'Abunã vers Rio Branco, en Acre). Cet axe, bien que doublant le chemin de fer de l'EFMM, naguère le principal axe de peuplement du Territoire, ne rassemble plus que 15 000 personnes, sur les bords même de la route. Le grand flot migratoire n'est pas arrivé jusqu'ici, et des deux zones de colonisation agricole que l'on y trouve, l'une, Iata, est moribonde, et l'autre, Sidney-Girão ne s'est remplie que très lentement de colons, qui y viennent à contrecœur. Cet axe de circulation, s'il concentre ici toute la population locale, n'est donc pas un foyer dynamique de peuplement migratoire.

Il n'en est pas de même de la BR364, Cuiabá-Porto Velho, la voie royale de l'immigration et axe quasi-exclusif de peuplement. Encore faut-il mettre à part le tronçon qui s'étend entre la zone rurale de Porto Velho et Jarú, quasi désert, à l'exception de la ville d'Ariquemes et des mines de cassitérite, et celui qui sépare Pimenta Bueno de Vilhena, où les premières pentes de la Serra des Parecis, couvertes d'un maigre cerrado, excluent presque l'agriculture, ou du moins incitent les petits colons à aller s'établir plus loin. Mais entre ces deux tronçons, entre Jarú et Pimenta Bueno, s'étend la zone pionnière, la zone dynamique du Rondônia, où se concentrent 80 000 personnes, le tiers de la population du Territoire. C'est là seulement que la mise en valeur s'écarte des bords de la route, gagne vers l'intérieur, une

pénétration qui peut, au long des fleuves, atteindre trente ou quarante kilomètres de distance par rapport à la route. C'est là que se concentrent les projets de l'INCRA Ouro Preto et Gy-Paraná, les colonisations privées Calama et Itaporanga et la foule des petits colons qui n'ont pas trouvé de place dans ces projets, les *grileiros*, qui y installent des fazendas d'élevage.

C'est là aussi que se trouvent les villes dont la progression est la plus rapide, Cacoal, Pimenta Bueno, Jarú et surtout Vila de Rondônia qui, partie de presque rien avant l'ouverture de la route, était en 1974 sur le point de dépasser Guajará-Mirim et l'a probablement laissé loin derrière elle depuis lors, tant son rythme de croissance est rapide (cf. graphique n° 11)

L'axe même de la route n'est donc pas simple, il est fait de tronçons « faibles » et de tronçons « forts ». Certains seraient presque à rattacher au grand vide de la forêt ou au peuplement-galerie des fleuves, ligne discontinue de pauvres établissements humains qui séparent de vastes espaces. La route y est bordée par le défrichement originel de construction, où a souvent déjà repoussé un recru de quatre ou cinq mètres de hauteur, puis par la forêt intacte.



C'est le cas pour la majorité de la BR236, parfois pour la BR 319, et pour les tronçons extrêmes de la BR 364. Séparés par ces espaces vides, les « îles » d'un « archipel » que la forêt entoure comme une mer, reliées entre elles par une unique route, couloir presque aussi théorique qu'une ligne de navigation, régions, organisés autour d'une ville, avec parfois un archipel secondaire d'« îlots » dépendant d'elles. Ces régions sont facilement repérables car

elles correspondent aux taches de peuplement : une région Guajará-Mamoré-Guaporé, une région Porto Velho-Madeira, une région pionnière autour de Vila de Rondônia

### *Les villes*

On voit que dans cette organisation de l'espace les villes jouent un rôle déterminant, tout spécialement les trois principales. Cela n'a rien de très original, et il est courant de constater que l'espace se « polarise » autour des villes, chacune ayant sa « campagne ».

Mais en l'occurrence le cas est un peu particulier il n'existe pas autour de la ville les auréoles maraîchère, l'habitat semi-urbain, les formes de transition auxquelles nous sommes habitués. Pas non plus de ces migrations quotidiennes qui animent les abords des villes et tissent des relations concrètes entre la ville et sa campagne. Dès la limite des dernières maisons, ce sont des paysages qui ne se distinguent en rien de ceux des campagnes de l'intérieur. En particulier, dès que l'on quitte Guajará-Mirim vers le Guaporé, on rencontre le fort où l'œil ne peut distinguer le passage de l'homme qui l'exploite. À quelques centaines de mètres ou quelques kilomètres, les villes sont cernées par la forêt, à l'exception du couloir qu'ouvre la route, c'est celle-ci qui la relie à sa « campagne » linéaire et surtout aux autres villes.

En effet les villes vivent en grande partie sur elles-mêmes, tournant le dos à leurs « campagnes » et bien des produits des commerces ne franchissent jamais les limites urbaines (objets de luxe, ou même de consommation courante comme les livres, disques, etc.). La ville, se comportant en point avancé de la société de consommation, elle a un style de vie qui est proche de celui de São Paulo ou Rio de Janeiro, et n'a que peu de rapports avec celui des populations isolées des forêts, des paysans des campagnes, et de la majorité de ses propres habitants, qui constituent dans les quartiers périphériques de vastes agglomérations de maisons de fortune identiques à celles des campagnes. C'est le seul endroit « possible » pour les fonctionnaires, commerçants, membres des professions libérales que les hasards de la carrière ou les nécessités pécuniaires ont conduits en Rondônia, et qui ne connaîtront jamais du Territoire que les quelques rues centrales de Porto Velho, l'aéroport, au pire la route. La différence de niveau de vie entra ville et campagne atteint ici un paroxysme, ce sont presque deux civilisations face à face avec le *caboclo* qui gratte son coin de forêt pour survivre et l'avocat blasé qui écoute du Bach et boit du whisky en attendant que ses plaidoiries lui aient fait gagner de quoi revoir le Corcovado ou le Guaíba.

Malgré tout les villes, ici comme ailleurs, ont un certain nombre de particularités et de fonctions, qui les rapprochent du cas commun, et entre elles. Les trois villes principales et les quelques agglomérations des BR 364 et 319 regroupent plus de 110 000 personnes, soit 46 % de la population du Territoire. Toutes situées sur la route principale (mais Porto Velho et Guajará-Mirim ont pour site originel les extrémités du chemin de fer), ces villes ont des sites précis liés aux ponts (Vila de Rondônia, Jarú, Ariquemes) ou aux créations administratives (colonisation à Espigão d'Oeste ou Cacoal, postes de télégraphe à Vilhena et Pimenta Bueno). Ces sites sont relativement secondaires par rapport au facteur déterminant qu'est la présence de la route, le point précis de localisation étant lié aux difficultés de circulation sur celle-ci.

Les villes ont donc un certain nombre de points communs, mais il apparaît également entre elles des différences, liées au partage inégal des fonctions urbaines.

Pour nous limiter à deux exemples, les fonctions administratives sont incontestablement le lot de Porto Velho : siège du gouvernement Territorial et de toutes les administrations fédérales, Porto Velho dirige de ce point de vue tout le Territoire : Guajará-Mirim n'a qu'un maire (*prefeito*), à vrai dire à peu près autonome, protégé qu'il est par la distance et le désintérêt des autorités centrales pour cette région. Vila de Rondônia, dont la région est là plus active et la plus peuplée, n'a pas encore obtenu d'être élevée au rang de municípe, le Territoire n'en comptant encore que deux, Porto Velho et Guajará-Mirim. On



verra que la primauté que conserve Porto Velho pour ce qui est de l'administration et de diverses autres fonctions publiques lui permet de maintenir une position dominante. Ce n'est plus le cas des fonctions économiques, pour lesquelles on assiste à une redistribution des tâches, Guajará-Mirim ne gardant qu'un rôle restreint, Porto Velho en perdant quelques-unes, et on tout cas reculant devant Vila de Rondônia, où des entrepreneurs dynamiques et expérimentés ont pris le contrôle de leur région. Si les villes du Territoire ont des aspects communs, il est aussi des points qui les distinguent. Chacune domine un espace propre, une région donnée.

**Photo 34 Premier signes d'urbanité**



Au bord de la BR 364, une agglomération naissante, et les premiers signes d'urbanité : l'arrêt d'autobus est doté de bancs, les arbres récemment plantés sont protégés. Et surtout les premiers commerces s'installent, en l'occurrence une droguerie-pharmacie-dentiste, le premier recours dans ces contrées où l'on n'a pas facilement recours au médecin. Elle porte le nom de Louis Pasteur, bien loin de son Jura natal. Photo Hervé Théry 1974.

## Les régions



La carte n° 28 fait schématiquement la synthèse de ces régions et de leur aire d'influence, étant entendu que ces zones théoriques sont souvent très peu peuplées et que l'artifice cartographique du grisé fait illusion. Cette carte attribue à la zone d'influence de Porto Velho et Guajará-Mirim les vallées du Madeira et du Mamoré-Guaporé dont le peuplement est disposé sur l'axe fluvial, et non routier, car il est de fait que ces populations vivant à l'écart de l'axe dominant ont des relations privilégiées, même si elles sont épisodiques avec ces villes. On peut estimer de la façon suivante la répartition de la population dans ces trois zones:

### Guajará-Mirim

Ville	20 000
Zone dépendante (sans la vallée du Guaporé-Mamoré)	10 000
	<hr/>
	30 000

### Population isolée

BR 364	2 000
Sidney Girão	2 500
Vallée du Guaporé-Mamoré dépendant de Guajara-Mirim	10 000
Vallée du Madeira dépendant de Porto Velho	15 000
	<hr/>
	50 000

### Porto Velho

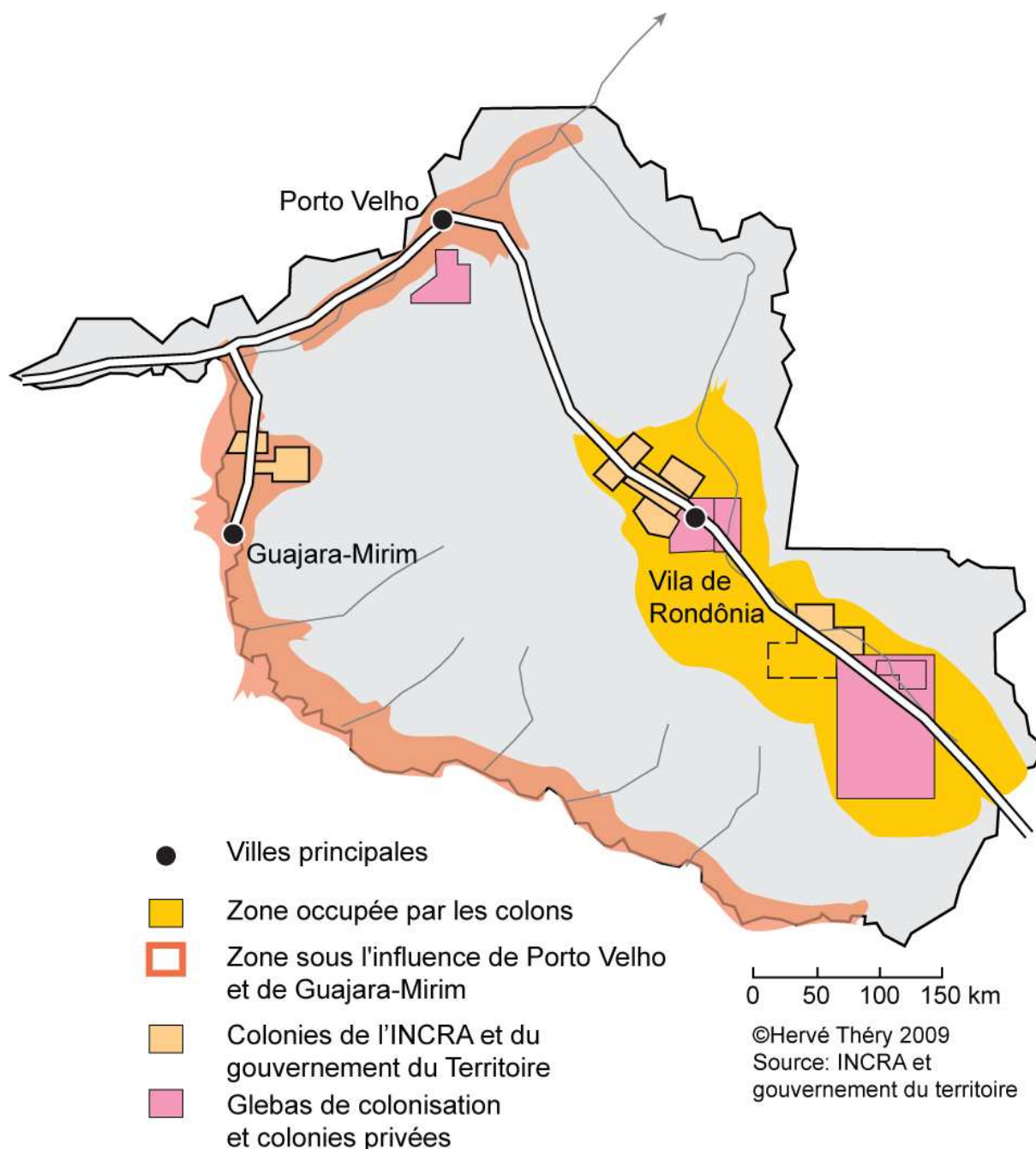
Ville	60 000
Zone dépendante (sans la vallée du Madeira)	20 000
	<hr/>
	80 000

### Vila de Rondônia

Ville	20 000
Zone dépendante	60 000
	<hr/>
	80 000



Carte 28 Les principales régions



On peut d'ores et déjà constater, à lire ces chiffres bruts, que de nettes différences apparaissent: les zones de Porto Velho et de Vila de Rondônia, pour des populations équivalentes, présentent un rapport ville/zone rurale exactement inverse. Il nous faut donc maintenant voir de plus près comment s'organisent ces trois régions.

## Guajará-Mirim

### *La ville*

La ville doit sa situation à la limite aval de navigation du Mamoré, et son nom même signifie « petite chute » en tupi-guarani. Longtemps pourtant la rive brésilienne est restée vide face à Guayara-Merin, la ville bolivienne. C'est avec la construction du chemin de fer Madeira-Mamoré que la ville naît et gagne un site, celui de la terrasse moyenne où est construite la gare. Le centre ancien est constitué par cette gare, les bâtiments de service, quelques résidences,



Peu à peu, à rythme lent, la ville voit se construire, en maçonnerie dont les matériaux viennent par le bateau et le chemin de fer, une série de magasins autour de la place centrale, plus bolivienne que brésilienne, et dans une ou deux rues adjacentes. C'est à l'initiative des religieux, français pour la plupart, autour de la figure de légende de Dom Ray (cet évêque, français, n'a cessé d'exercer la charge épiscopale que pour reprendre l'apostolat le fleuve), que sont dus la plupart des monuments publics: cathédrale, marché, hôpital, bibliothèque, etc. La ville est longtemps si peu dynamique que l'aérodrome, perpendiculaire au fleuve, pousse sa piste à sept *quadras* (pâtés de maisons) du centre, et est actuellement englobé par le développement récent. Sa piste ouvre une vaste trouée dans la ville, sans clôture, traversée à heure par les piétons et parfois par les voitures, occupée en permanence par des chiens, des chats, des vaches que les avions chassent par des passages à basse altitude dont le vacarme sert aussi à avertir les passagers éventuels de l'arrivée de l'avion.

**Photo 35 Guajara-Mirim et son aéroport au cœur de la ville**



Photo Hervé Théry, 1974

La ville actuelle somnole, végète si visiblement que l'heure de la sieste prend des allures de désolation. Le centre seul présente quelque animation autour de ses commerces. Là seulement les bâtiments sont en maçonnerie, jointifs, avec parfois un étage. Mais aucun n'est neuf, à l'exception de mairie. Quelques jeeps y circulent, quelques Volkswagen que n'entravent guère les problèmes de circulation, si ce n'est la présence de « nids de poule » permanents. Mais qu'en quitte le centre, au long des berges ou du terrain d'aviation, le tissu se desserre, le ciment fait place au pisé, les tôles ou le ciment ondulé aux feuilles de palmiers. On ne retrouve des bâtiments importants qu'avec la caserne de la sixième compagnie de frontières et les petites usines implantées grâce aux « stimulants fiscaux » gérés par la SUDAM.

La fonction quasi-unique de la ville est le commerce. La petite garnison n'a guère d'importance que comme cliente des magasins de la ville pour quelques produits, l'administration est laissée aux mains, de la mairie, pratiquement autonome sous la direction de quelques *prefeitos* successifs, le gouvernement territorial et les organismes fédéraux

délaissant presque complètement ce bout du monde. Le commerce a longtemps été fondé sur l'*aviamento*, qui ravitaillait et équipait les *seringueiros*, le propriétaire du magasin étant aussi le plus souvent *seringalista*, envoyant ses hommes saigner l'hévéa des jours ou des semaines en amont.

Photo 36 L'origine, la gare de l'EFMM, et le le centre de la ville



Photo Hervé Théry, 1974

Avec la décadence de l'extractivisme, accru ici par la distance, le commerce a périclité. Il se limite de plus en plus, outre les produits de consommation courante destinés à la ville même à fournir en produits manufacturés élémentaires (tissus, quincaillerie, armes et outils) les riverains du Guaporé-Mamoré, sur la rive brésilienne et surtout le rive bolivienne.

Grâce à sa situation frontalière, la ville a pu en effet garder un commerce relativement actif, 70 % des transactions se font avec la Bolivie, les magasins de Guajará, alimentant en produits industriels, souvent par l'intermédiaire de petits revendeurs qui pratiquent la « contrebande fourmilière », un cabas dans chaque main, une vaste zone qui s'étend de Guayara-Merin, le long du fleuve et en profondeur jusqu'à Riberalta, où mène une piste précaire. Toute cette région, qui n'a de relations avec le reste du pays que par avion, ou par l'interminable remontée du Béni, vit en tournant le dos à la Paz, tournée vers le Brésil.

En échange des tissus en coupons, des produits de la petite métallurgie, du petit électroménager que les camions apportent de São Paulo au terme de plus de 3 500 kilomètres de route, la région fournit du caoutchouc naturel, des noix du Brésil, quelques produits importés plus lourdement taxés à l'entrée du Brésil et que la contrebande, fait avoir à bon prix,



comme le beurre de Hollande en boîte métallique ou la graisse de porc argentine, qui ont transite par la Paz. Le contrôle douanier est fait avec la plus grande mansuétude, les personnes circulant en toute liberté avec une quantité raisonnable de marchandises sur les petites barques à moteur qui font la traversée toute les dix minutes. Pour les plus grandes quantités on demande parfois une facture et seules les expéditions importantes sont accompagnées d'un bulletin d'exportation. La plus grande partie du trafic échappe en fait au contrôle, les acheteurs n'emportent que ce que leur permettent d'acquérir leurs faibles ressources, économies des petits paysans ou minuscule capital de ceux qu'on hésite à appeler des commerçants.

Malgré tout, ces allées et venues incessantes suffisent à animer le commerce de Guajará-Mirim, que contrôlent deux ou trois familles grecques et syro-libanaises parvenues à concentrer entre leurs mains toutes les branches de la distribution, les deux cinémas, la plupart des *seringais* et les petites industries de première transformation. Ces petites usines traitent le caoutchouc naturel (trituration et expédition sous forme de bandes de crêpe) et la noix du Brésil (cassage des noix et expédition après triage selon la taille et la qualité).

Elles emploient quelques hommes dans les travaux lourds (manutention, lavage des noix, découpage des boules de latex) et femmes et enfants aux travaux plus légers (cassage des noix et tri). Au total en peu moins de cinq cents emplois pour des salaires qui n'atteignent que pour les hommes majeurs le salaire minimum de 300,00 CR\$ (200 Francs), sensiblement moins pour les femmes et les enfants.

N'échappent au contrôle de cette bourgeoisie locale que les installations des religieux (scierie et briqueterie), et son domaine comprend encore, montées également avec un financement de la SUDAM, une petite usine de meubles qui utilise le bois et la force de travail à bon marché pour approvisionner la région en meubles lourds que le prix du transport interdit de faire venir de São Paulo. Enfin elle ne dédaigne pas de contrôler en partie le trafic clandestin entre les deux pays, la cocaïne extraite de la coca bolivienne servant de monnaie d'échange pour payer les armes brésiliennes. Une étroite caste marchande règne donc sur un commerce et une petite industrie – simple valorisation d'une ressource locale avant commercialisation – qui constituent les principales activités de la ville, nettement suréquipée de ce point de vue: Guajará possède ainsi la troisième succursale au Brésil (par le chiffre d'affaires) des Casas Pernambucanas, grande chaîne de distribution de tissus.

Cependant la ville donne une impression frappante d'immobilité, de décadence. Bloqué par la stagnation des prix du caoutchouc naturel et de la noix du Brésil, le commerce des produits de l'extractivisme est en baisse, d'autant que les *seringais* sont progressivement abandonnés. Les « clients » de l'*aviamento* voient leur revenu amputé par cette stagnation des prix et réduisent leurs achats, abaissent encore le niveau des échanges. Le commerce, et avec lui la ville, sont donc en lente décadence, ce que traduisent les façades décrépies, les volets qu'on n'ouvre plus, la voirie qui se dégrade, les impôts locaux qui financent l'entretien baissant avec les chiffres d'affaires et la valeur des bâtiments.

La population croît pourtant rapidement, par l'extension des quartiers misérables du Triângulo et de Tamandaré, au bord du fleuve d'où descendent les riverains chassés par la décadence de l'extractivisme, et qu'une crue plus forte décide à partir. C'est là aussi que viennent s'entasser les colons de Iata, chassés par l'épuisement du sol de leurs parcelles. Cette extension de la ville exaspère le problème, jamais résolu de la propriété du sol: une bande de cinq kilomètres de profondeur jadis attribuée à la société (privée) du chemin de fer, l'EFMM, est passée au réseau ferroviaire national, puis au 5<sup>o</sup> BEC. Mais ces terres sont aussi revendiquées par la Marine, comme proches d'une frontière maritime, par l'Armée, comme zone stratégique, et sont Terres de l'Union car elles appartiennent au Territoire fédéral. Dans cet imbroglio les maires successifs ont distribué libéralement des titres de propriété ou des



licences d'occupation de plusieurs *quadras*, si bien que tout plan d'urbanisme pose des problèmes insolubles

**Photo 37 Usine de cassage de noix du Brésil**



Photo Hervé Théry, 1974

De plus toute velléité de réforme est bloquée par la grande pauvreté de la mairie, qui a pratiquement pour seules rentrées les contributions du fonds de solidarité des communes et des subventions occasionnelles du gouvernement du Territoire. L'indigence est telle que les services d'enseignement et de santé sont assurés en grande partie par les religieux qui disposent de sommes assez importantes grâce à la charité internationale.

Ville en décadence, Guajará-Mirim contrôle pourtant une importante région, elle aussi en recul, dont l'exode nourrit ses bas-quartiers

### *La région*

Étendue au long de l'ancien chemin de fer jusqu'à Abunã, et surtout au long du Mamoré et du Guaporé, cette région vit en fonction de Guajará, où l'on envoie les rares surplus disponibles et où l'on va acheter quelques produits, quand on le peut.

Du côté d'Abunã les communications aisées, par le chemin de fer puis la route, ont toujours facilement conduit en ville les colons de Iata, du temps de la splendeur, avant la décadence et l'abandon, ainsi que les petits agriculteurs des bords du chemin de fer. Actuellement la population s'y accroît un peu des colons du projet Sidney Girão, mais la route, qui conduit aussi à Porto Velho, peut également devenir un moyen de fuir Guajará-Mirim au lieu de s'y rendre. De plus, la nouvelle route ne suit pas toujours de près les rails de l'EFMM et laisse à l'écart des parcelles qui retournent vite à la friche et même de petites agglomérations nées de la gare, comme Vila-Murtinho. D'énormes plaques plantées au bord de la route pour vanter les mérites de la bourgade délaissée n'ont pas empêché de recevoir le surnom, en forme de jeu de mots, de « *vila mortinha* », la « petite ville morte ». Du côté

d'Abunã donc, la route permet de « descendre » facilement à Guajará, d'exporter les productions qui ravitaillent la ville et donnent les rentrées en argent permettant d'acheter dans ses magasins. Malgré la distance et l'isolement, la route à déjà transforme la région, reproduisant faiblement, imparfaitement, avec moins d'immigrants, moins de défrichements nouveaux, les phénomènes qui se produisent dans la zone pionnière

**Photo 38 Autour de l'ancienne voie de l'EFMM**



Photo Hervé Théry, 1974



Il n'en est pas de même dans la vallée du Mamoré-Guaporé. Là, pas de chemin de fer, ni de routes: un seul moyen de transport, un seul axe de peuplement, le fleuve, si peu navigable aux basses-eaux que même les barges à fond plat les plus petites s'échouent sur des bancs de sable imprévisibles. Et sur près de 1 500 kilomètres peine plus de quinze mille personnes. À remonter ce fleuve interminable, on a une impression de désert: une maison isolée tous les trois ou quatre kilomètres, des centaines de kilomètres entre les hameaux qui constituent les principales agglomérations. Seule variation, l'origine des habitants, ceux de la partie aval étant plutôt des nordestins venus par l'Amazone, ceux de l'amont étant descendu du Mato Grosso. Au bord du *barranco*, le rebord de terrasse que découvre progressivement la baisse annuelle des eaux, et qui atteint cinq ou six mètres, les maisons, sur des pilotis qui ne suffisent pas à mettre les habitants à l'abri des grandes crues. Devant la porte, le canoë ou le canot à moteur qui permet de pêcher ou de descendre à la ville. Autour, un petit défrichement, avec quelques arbres-fruítiers, un carré de manioc, quelques poules. On y vit de poisson et de *farinha* de manioc, ordinaire que ne varie que trop rarement un fruit (avocat, mangue) et que les crues ramènent parfois au seul poisson. Pour se procurer quelque argent, on va vendre à Guajará quelques boules de caoutchouc, des peaux de ca  man ou des tortues du fleuve, bien que la chasse en soit interdite.

Même le bois n'est pas exploité, faute d'une organisation de commercialisation, qui sans doute n'ira pas s'installer dans ce bout du monde alors que les arbres abondent au bord même de la route de S  o Paulo. Ces *moradores* – le mot portugais signifie seulement « habitants » et il est vrai que ces populations, qui commercent peu et s'insèrent si peu dans la vie régionale une vie végétative dans un dénuement presque total. La nourriture même n'y varie guère au long de l'année, le seul rythme dans ces existences monotones vient des crues du fleuve, des   v  nements familiaux ou, trop fréquemment du retour régulier des crises de la malaria

**Photo 39 Costa Marques, vallée du Guaporé-Mamoré**

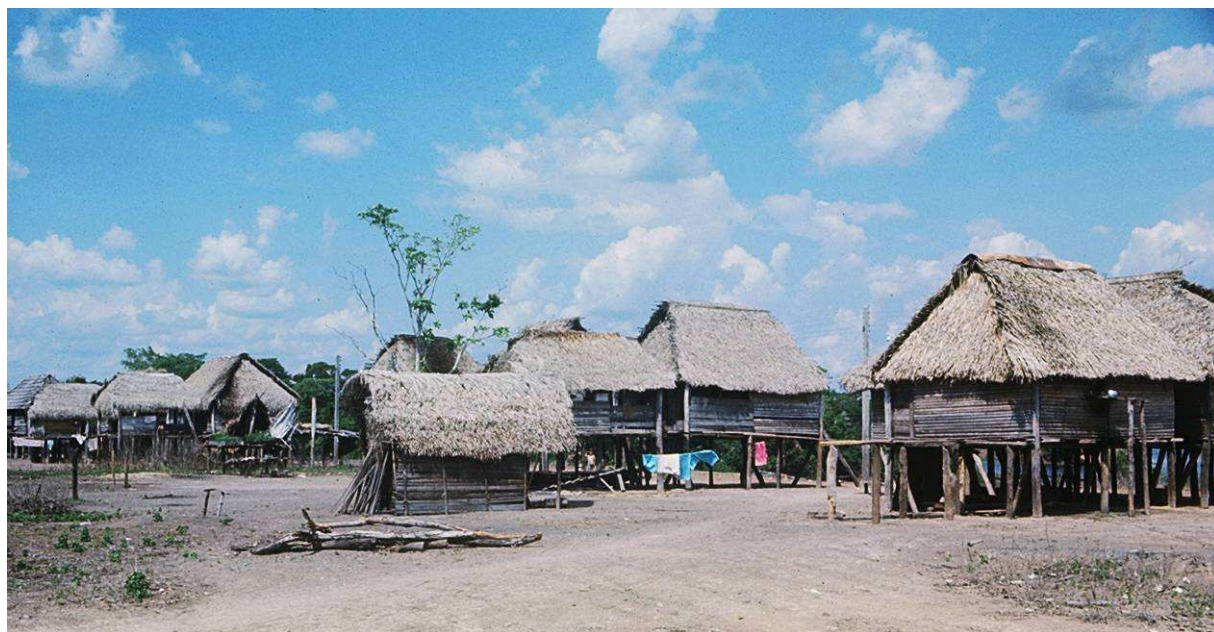


Photo Hervé Théry, 1974

Il va presque sans dire que les conditions sanitaires sont déplorables: toutes les endémies, toutes les maladies de la malnutrition et du manque d'hygiène. Pour lutter contre elles, un médecin militaire, celui du fort Principe da Beira, et une religieuse française qui a choisi de se retirer à Costa Marques et doit y soigner seule plusieurs milliers de malheureux aux maladies trop connues, celles de la misère. Peu ou pas d'écoles, peu d'apparitions des autorités de Guajará. Les habitants ne bénéficient que des tournées des techniciens de l'Acer,



qui essaient de donner des conseils d'hygiène alimentaire (usage du filtre à eau, creusement de latrines), de recenser les cultures. Autour de Costa Marques, une des principales agglomérations, quelques défrichements ont été entrepris, au long de la piste de 25 kilomètres qui rejoint le fort Principe da Beira. On y installe des paysans, souvent descendus des hauts affluents, parfois de Bolivie, mais l'aide promise par le vice-gouverneur lors d'une rapide tournée qui a correspondu avec l'approche des élections, se fait attendre.

**Photo 40 Maisons de Costa Marques et leur potager suspendu**



Photo Hervé Théry, 1974

On a même solennellement promis que l'on n'ouvrirait pas de route entre Costa Marques et la BR 364 (carte n° 27) car la conséquence serait l'afflux de colons du sud qui spolieraient les vieux habitants. Pourtant de gros intérêts poussent à la construction de cette route, qui ouvrirait, en épargnant le détour par Guajará et les huit cents kilomètres de fleuve malcommode, les campos du haut-Guaporé, propices à l'élevage comme le Pantanal du Mato Grosso, qu'ils annoncent. C'est la seule perspective positive d'évolution de la région, mais elle suppose la décision de construire une piste en terrain très difficile (forêt dense et Serra des Parecis) pour le seul bénéfice d'éventuels *fazendeiros* qui ne peuvent pour l'instant obtenir de titres de propriété. Il n'est pas impossible toutefois – ce serait dans le sens de la nouvelle politique amazonienne – qu'on leur attribue ces terres et construise l'accès indispensable. Cette perspective mise à part on voit mal ce qui pourrait freiner la décadence de la vallée et la lente descente des habitants, d'abord depuis les petits affluents vers le fleuve et ses agglomérations, puis vers Guajará-Mirim, où ils grossissent les quartiers les plus misérables. Et même si les *fazendas* venaient à s'installer sur les *campos*, elles n'offriraient guère d'emplois à la population locale, même pas temporairement puisqu'il n'y a pas à défricher. Il y a tout lieu de penser qu'une telle route, « court-circuitant » Guajará-Mirim, achèverait de ruiner la région. Bien que ce projet soit encore fort vague – mais en Amazonie tout va très vite – on ne peut que souhaiter qu'il ne se concrétise pas, et que l'argent soit plutôt utilisé à améliorer le sort des riverains du Guaporé-Mamoré.

Il y a donc sur toute la façade Ouest du Rondônia une région archaïque, décadente, que le développement récent n'a pas touchée, ou très peu. Le système traditionnel de l'extractivisme et du commerce n'y a pas connu d'alternative, et il continue, allant doucement vers la décadence, à un rythme qui n'a guère changé depuis la fin du *boom* du caoutchouc. On a là une portion-relique de l'Amazonie d'avant les routes, protégée par son éloignement et le peu d'intérêt des investisseurs, qui s'arrêtent avant la fin de ce cul-de-sac.

### **Porto Velho: une cité sans région**

L'évolution de l'autre région ancienne du peuplement, l'axe Madeira-chemin de fer, a été fort différente, car elle possédait l'atout majeur qu'est la présence de la capitale, facteur de progrès en soi, et parce que cette capitale a été le point de passage obligé de la route, qui à amené avec elle tant de mutations. Nous avons ici affaire à une région traditionnelle reprise et régénérée par la toute dernière phase de l'évolution, cas mixte donc, et intéressant par conséquent comme « cas d'école », en tout cas unique en Rondônia et intermédiaire entre celui de la zone pionnière de Vila de Rondônia, sans passé, et celui de la vallée du Mamoré-Guaporé, sans avenir.

#### *La ville*

Porto Velho est en effet, nous l'avons vu, une des zones les plus anciennement peuplées du Territoire, les incursions par le haut-Madeira ayant suivi de peu la descente du Guaporé. L'insalubrité de la région et les attaques des Indiens ont plusieurs fois fait échouer les tentatives d'implantation des établissements humains, mais le site choisi a toujours été le même, celui qui devait devenir, à peu de choses près, celui de la ville actuelle: la première chute sur le Madeira, premier obstacle à la navigation après plus de 4 000 kilomètres depuis l'océan: l'histoire du Rondônia est en grande partie celle de la lutte pour le franchissement de cet obstacle, à partir de l'aval.

**Photo 41 Porto Velho, la ville et la forêt**

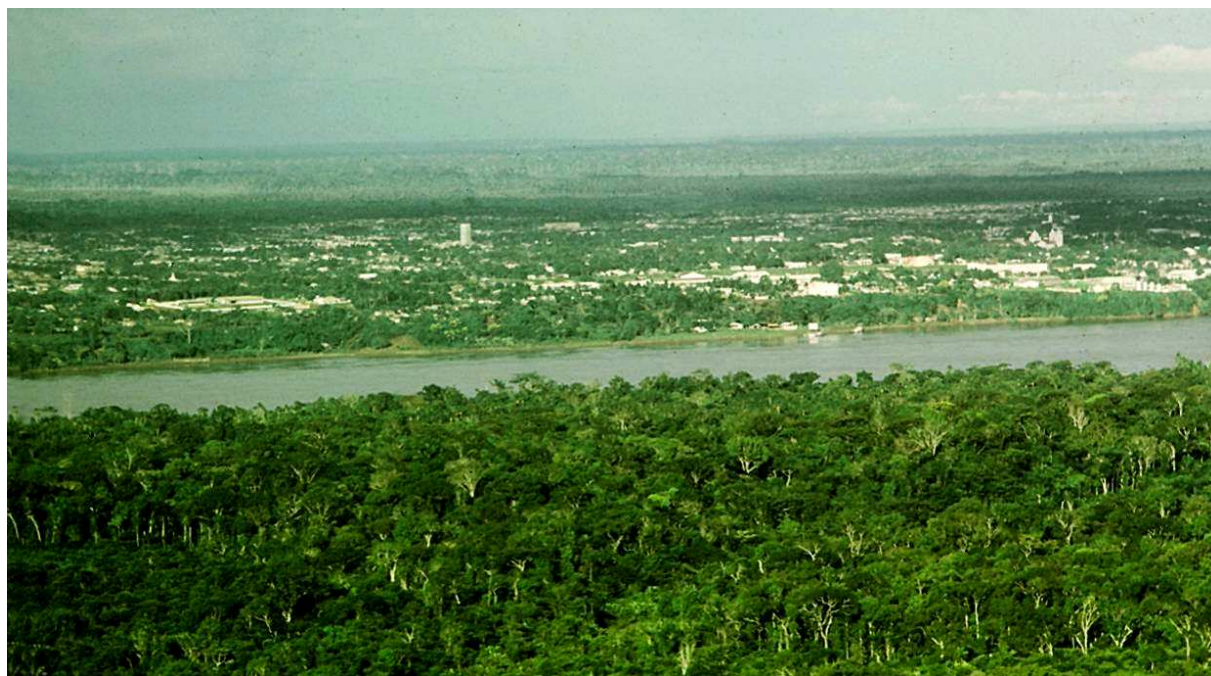


Photo Hervé Théry, 1974

Après l'échec des tentatives sporadiques pour installer une ligne de navigation vers les mines du Mato Grosso, c'est donc le *boom* du caoutchouc qui augmente tout à coup l'intérêt passage vers les riches *seringais* du Mamoré-Guaporé et du Béni. Les diverses tentatives d'installation d'un chemin de fer de contournement ont pour première conséquence, bien



avant la construction de celui-ci, de faire surgir sur le haut-Madeira, jusqu'alors fleuve sauvage, mal connu, et à huit cents kilomètres de Manaus, point avancé de la civilisation, une ville qui devient rapidement la troisième d'Amazonie.

**Photo 42 Témoignages des temps héroïques**



Le Cimetière des ouvriers morts lors de la construction du chemin de fer et chapelle construite à la même époque, à Santo Antônio. Photo Hervé Théry, 1974.



On y trouve bêtôt, autour du chantier du chemin de fer, la faune traditionnelle de commerçants, de joueurs, de voleurs et de prostituées, toute une agitation de travail, de profit et de plaisir là où la veille on ne voyait que la forêt parcourue par les Indiens. Pourtant cette première ville, Santo Antônio, toute en bois, à l'exception des bâtiments du chemin de fer, disparaît complètement quand, pour avoir de meilleures facilités portuaires, la compagnie constructrice décide de reculer de six kilomètres le terminus de la ligne: de l'ancienne Santo Antônio il ne reste aujourd'hui que quelques pans de murs dans la forêt repoussée, alors que l'abandon date de 19M, et des locomotives rouillées.

Avec le succès final de la construction, Porto Velho, la ville nouvelle, s'ancre dans son site définitif, la rive concave du dernier méandre avant la première chute du Madeira, là où un rebord de terrasse latéritique est échancré par les *igarapés* qui se jettent dans le fleuve. Outre les installations de la MMR (la *Madeira-Mamoré Railway*, qui deviendra, avec la nationalisation, l'EFMM, *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*), déjà nombreuses, avec les hangars, les ateliers, les résidences des gérants, ingénieurs et ouvriers, se crée une ville de négociants qui pratiquent l'*aviamento* et la commercialisation du caoutchouc, une ville de plaisirs aussi, pour les *seringueiros* qui ont envahi la région à partir de la nouvelle ville.

Les débuts sont difficiles, en 1915 la ville ne comporte encore que six « avenues » et trois rues, bien que ce soit cette même année qu'est reconnu et installé la commune autonome de Porto Velho. Cette année-là aussi on trace le plan de la ville, on construit la première école, et le premier maire entreprend de lever les premiers impôts, ce qui suscite une révolte des commerçants, et même des émeutes sanglantes. Les pouvoirs publics tentent de s'affirmer face à la toute puissante MMR qui contrôle, outre le trafic, la coupe du bois et les constructions, plus tard l'unique générateur électrique, et qui est, selon le contrat, propriétaire des terres où se construit la ville. Le second maire, Joaquim Augusto Tanajura, ancien médecin de la mission Rondon, qui administra la ville de 1917 à 1925, réussit à la doter d'une administration propre, de l'illumination électrique, des égouts, en bref à en faire une ville moderne en pleine forêt: du chemin de fer est née une ville. Avec la seconde guerre mondiale, nous l'avons expliqué, l'intérêt porte à l'Amazonie augmente.

Sont alors créés les Territoire Fédéraux, dont celui de Guaporé, capitale Porto Velho. La ville y gagne quelques monuments et une meilleure infrastructure: le palais du gouverneur, le Porto Velho hôtel destiné aux visiteurs de marque, mais aussi une scierie, une briqueterie, un frigorifique, des élevages pilotes pour assurer le ravitaillement du nouveau gouvernement. Reliée épisodiquement au reste du pays par avion, et surtout par le cordon ombilical du fleuve, Porto Velho est alors une ville moderne – ou du moins en a les équipements – perdue au milieu de la forêt tropicale: il faut maintenant attendre l'ouverture réelle de la route pour que la ville change, après l'épisode du *garimpo* qui a ramené pour quelque temps l'époque héroïque de l'argent facile et des dépenses à poignées.

Avec l'arrivée du 5<sup>o</sup> BEC en 1966 commence la transformation de la ville: sa situation de capitale va lui amener l'implantation des organismes publics qui encadrent, le développement du Territoire, et de bien des entreprises qui le soutiennent. Porto Velho a donc fortement développé son rôle de ville d'administrations et de sièges sociaux. Déjà le gouvernement du Territoire, installé au Palais et sur la haute terrasse, dans l'élégant quartier résidentiel construit pour les ingénieurs de l'EFMM, et la mairie y entretenaient de nombreux fonctionnaires. Mais l'installation des organismes fédéraux a fortement augmenté cette population: INCRA, DNPM, SUCAM, SUFRAMA, FUNAI y ont désormais bureaux et fonctionnaires. S'y ajoute cette administration, particulière qu'est l'Armée, représentée par le CFAR et surtout le BEC. Celui-ci, avec sa cité particulière, ses ateliers qui en font la principale industrie du Territoire, sa situation de plus gros employeur et de plus gros budget du Territoire – égal à celui du gouvernement – a un poids tout particulier.

Avec les administrations sont venues s'installer, attirés par le développement de la région, les entreprises modernes qui ont voulu avoir une succursale à Porto Velho: Ford et Chrysler, Volkswagen, Caterpillar, les sociétés de construction électrique, les dépôts des cimenteries (dont Brasilit, filiale d'Eternit) et aussi les banques (Bamerindus, Banco de Minas Gerais, etc.), les organismes de crédit, les compagnies d'aviation, les assurances: elles ont développé au centre l'aspect de ville moderne avec leur siège neuf ou aménagé.

Tous ces administrateurs, cadres, fonctionnaires, membres des professions libérales, militaires issus du Sud du pays et de classes aisées, disposant de bons revenus, ont fini par créer une clientèle solvable pour des biens de consommation durables et sophistiqués; on a alors vu apparaître pour eux des magasins de meilleur approvisionnement alimentaire, des magasins de disques, d'électroménager, des restaurants plus chers, deux hôtels de luxe (pour les fréquents voyages de responsables du sud). Porto Velho a vu assez rapidement naître une bourgeoisie locale, qui a eu vite fait de supplanter l'oligarchie traditionnelle des *seringalistas* ruinés s'ils ne sont pas reconvertis en *fazendeiros* et d'englober les gros commerçants locaux.

Photo 43 « Boutique snob » à Porto Velho



Photo Hervé Théry, 1974

Elle dispose de ses quartiers résidentiels, au centre ou sur la haute terrasse, de ses lieux de rencontre habituels, restaurants, hall climatisé et piscine du Seltom Hotel, salons et *fazendas* des principaux notables. Presque tous originaires du Sud, tout particulièrement du Rio Grande do Sul, qui fournit traditionnellement au Brésil militaires et fonctionnaires, surtout, depuis que des *gaúchos* se succèdent à la Présidence, ces membres de l'élite songent plus à revenir au plus vite dans le Sud au terme du temps obligatoire, ou fortune faite. Tous ont là-bas famille, amis, attaches, bien plus que dans ce Territoire qu'ils considèrent presque comme une terre d'exil, et dont l'avenir, auquel ils ne participeront pas, ne les touche guère personnellement. Ils vivent dans le centre de Porto Velho, n'en sortant que contraints et forces, ou pour une partie de pêche ou de chasse, allant souvent à Rio ou Brasília, mais jamais, sauf très urgente nécessité, dans l'intérieur du Territoire. Sans contacts avec le reste

du Territoire, cette société constitue même une ville dans la ville: les rues du centre sont les seules asphaltées, là seulement les bâtiments sont en ciment et ont des étages. Une avenue conduit à l'aéroport, l'autre à la cité du BEC et aux résidences des hauts fonctionnaires: hors de là point de salut, avec la terre battue commence l'autre Porto Velho, fait de maisons basses, de bois ou pisé, une population aux occupations souvent mal définies. Ce sont des descendants des Nordestins qui ont été attirés par la construction du chemin de fer et le *boom* du caoutchouc, et qui sont restés, vivent de petits emplois, vendeurs dans les magasins du centre, domestiques, hommes de peine, et la foule des petits commerces des villes sous-développées.

**Photo 44 Le port, au pied des bâtiments de l'EFMM**



Photo Hervé Théry, 1974

La ville reproduit donc le contraste qui marque la plupart des villes du Brésil, une ville développée de cinq à six mille personnes, qui comprend les services publics, les commerces, les représentants des secteurs développés, et un vaste bidonville, qui regroupe plus de cinquante mille personnes. La répartition des activités est donc essentiellement celle du centre et de la périphérie. On doit pourtant signaler dans la périphérie des annexes de l'activité centrale (entrepôts, hangars), et des installations de services spécialisés, service des eaux, aéroport, tour de télécommunications, ilots ultramodernes parmi les constructions de la misère. Dans la périphérie aussi ce qu'on hésite à appeler des industries: quelques briqueteries, des scieries pour les matériaux de construction, de petites installations alimentaires (boissons gazeuses) ou de traitement des matières premières et produits agricoles locaux, une usine de traitement du latex, des machines à décortiquer riz et maïs. Enfin, au long des BR 319 et 354, tout spécialement à leur croisement, des ateliers et garages pour les camions éprouvés par les 1 500 kilomètres de piste depuis Cuiabá. On y trouve les pièces détachées indispensables (ressorts, pneus, radiateurs), et une main-d'œuvre qualifiée, ainsi que des hôtels ou des dortoirs pour les camionneurs.



Photo 45 Le centre de Porto Velho



Les bâtiments de l'EFMM restent bien visibles, avec quelques bâtiments officiels, au débouché de la rue du 7 Septembre, la rue principale. Photo Hervé Théry, 1974

Il semble en effet difficile de songer sérieusement à installer des industries à Porto Velho comme on le dit dans quelques discours optimistes, tant qu'on ne pourra offrir – et cela aggrave les inconvénients de l'excentricité de la localisation – ni titre ferme de propriété de la terre, ni eau courante en grande quantité, ni égouts, ni courant électrique à usage industriel.

Des fonds du service fédéral d'habitation et d'urbanisme (Serfhau) et diverses subventions ont permis de pousser partout le plan orthogonal des rues, d'installer eau et électricité. Simplement les vastes *quadras* de 100 mètres de côté sont très peu densément peuplées, les maisons occupant un petit lot sur le bord alors qu'au centre persistent les broussailles.

Mais les travaux d'amélioration les plus réussis (assainissement des eaux, amélioration de la distribution électrique, des télécommunications) servent surtout aux parties les plus développées de la ville, là où les groupes de pression mieux organisés savent se faire



entendre. L'étude de la situation faite par le Serfhau constate bien les inégalités, le PAI (plan d'action immédiate) établi par la Consplan en 1972 prévoit une action planifiée et minutieuse à long terme qui doit faire de Porto Velho une ville de deux cent mille habitants en 1995, avec industrie et zones bien délimitées pour chaque activité, y compris des parcs, mais il n'existe pas pour l'appliquer d'autorité unique, ni de crédits suffisants, et la ville croît anarchiquement, chaque service agissant eu fur et à mesure des nécessités.

**Photo 46 L'étendue urbaine**



Photo Hervé Théry, 1974



Photo 47 La périphérie de Porto Velho



Photo Hervé Théry, 1974

Porto Velho est donc bien une ville administrative et commerçante, dont la renaissance récente est étroitement liée à l'ouverture de la route et à la décision très normale, d'y installer le centre de toutes les activités de la puissance publique.

Plus que du dynamisme de la ville sa croissance provient donc de décisions nationales, publiques et privées. La croissance proprement numérique quant à elle est assez malsaine



puisque les activités nouvelles ne sont pas grandes génératrices d'emplois, ceux-ci étant tenus par des techniciens venus de l'extérieur, à l'exception d'emplois subalternes de manœuvre, domestique, chauffeur, etc. Les salaires viennent le plus souvent directement de Brasília ou de

São Paulo et ne sont qu'en partie dépensés sur place, c'est la seule « retombée », qui profite au commerce local, le reste étant économisé en prévision du retour dans le Sud. Porto Velho joue donc en l'occurrence le rôle de poste avancé du Brésil dans une zone nouvelle, poste créé de toutes pièces dans une ville qui ne fait que le recevoir passivement.

Dans ces conditions il est facile de comprendre que l'influence de Porto Velho sur l'espace rondonien n'est pratiquement que celle des organismes et sociétés qui y sont implantés, la succursale locale n'étant d'ailleurs qu'un simple relais sans aucune autonomie. Et la ville – ou plutôt ses dirigeants car qu'est-ce sinon que l'influence d'une ville? – a paradoxalement plus d'influence sur l'ensemble du Territoire que sur sa région propre: influence par les décrets, règlements, notes de service qui y sont élaborés et qui valent dans les limites administratives, les démarches que l'on doit aller y faire (enregistrements, procès, autorisations), influence aussi par le monopole de certains produits (automobiles, matériel de travaux publics) ou services rares (emprunts bancaires). Mais ces produits ou services, y compris administratifs, dont Porto Velho est le lieu, ne concernent qu'une minorité étroite d'utilisateurs, eux-mêmes souvent présents à Porto Velho même. Ne se déplacent ou n'ont recours à la capitale que quelques commerçants de l'intérieur; quelques fonctionnaires ou militaires détachés qui ont besoin de consignes de l'échelon supérieur.

Si l'on veut parler de rôle régional de Porto Velho à l'échelle du Territoire, on doit bien avoir à l'esprit que de rôle n'existe que pour une gamme de relations infiniment plus étroite que dans les pays développés, avec très peu d'utilisateurs et de domaines d'utilisation: Porto Velho, relais du Brésil moderne dans une région naguère archaïque, sert surtout aux représentants de ce même Brésil moderne, très peu nombreux dans la ville même, encore plus rares à un échelon inférieur. Pour un bon nombre de produits ou services, Porto Velho est le dernier degré de circulation, le point extrême de distribution, lieu de consommation de ce qui vient de l'extérieur et non centre de redistribution: ainsi des produits de beauté, des livres, des vêtements de mode récente, mais aussi du matériel de bureau, des outils spécialisés. La presse nationale y arrive et y est lue, une presse locale existe qui ne sort pas des limites urbaines pas plus que ne porte au-delà de celles-ci les ondes de la station de radio et de la toute nouvelle station de télévision.

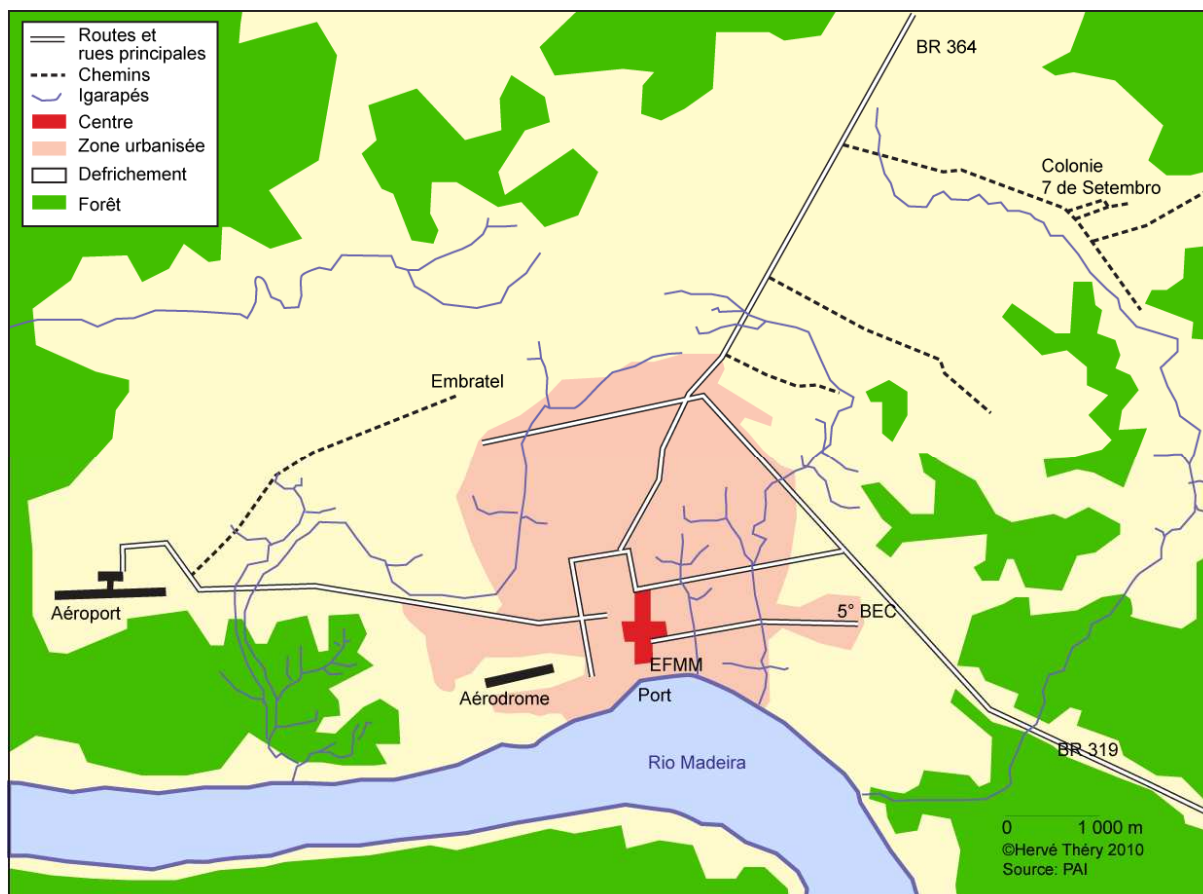
Poste avancé de la civilisation du Sud, Porto Velho est bien plus tourné vers les centres développés du pays que vers la région qui l'entoure et qu'elle gère. Malgré tout, à proximité de Porto Velho existe une étroite région sous son influence directe de l'échelon supérieur.

### *La région*

Pour un certain nombre de produits du commerce de détail, objets manufacturés élémentaires, pour quelques services, Porto Velho joue le rôle habituel des villes vis-à-vis des campagnes avoisinantes. Mais ce rôle est très restreint pour plusieurs raisons: d'abord la faiblesse de la zone rurale proche de Porto Velho. Les défrichements en auréole autour de la ville ne dépassent pas quelques kilomètres (cf. carte n° 29), les axes du Madeira et du chemin de fer sont en pleine décadence avec la fin de la circulation des trains et la substitution du trafic routier au trafic fluvial, qui prive les riverains de relations aisées avec la ville. La population de la zone rurale de Porto Velho s'est donc réduite à un peu plus de vingt mille habitants. Beaucoup d'anciens ruraux, chassés par l'épuisement des sols, la fin des relations faciles, et surtout attirés par le mirage de la grande ville, étant venus s'installer dans les quartiers périphériques de la ville, la région a subi une sorte d'implosion démographique.

De plus, les établissements de la région rurale de Porto Velho sont souvent des créations volontaires de la ville: *fazendas* du BEC, du CFAR, du gouvernement (les seules vaches laitières de la région y sont élevées pour le ravitaillement des militaires et fonctionnaires), orphelinat de la mairie, léproserie, pénitencier agricole, enfin les colonies du gouvernement du Territoire, qui constituent l'essentiel du peuplement de la zone. On doit y ajouter les colonies de pêcheurs du Salto do Teotônio et de la Cachoeira Samuel, les *chácaras* (maisons de campagne) des citadins. La campagne proche de la ville est donc presque totalement « artificielle », faite d'annexes d'établissements urbains.

Carte 29 La région de Porto Velho



Si donc l'on excepte les habitants des rives du Madeira et des bords de l'ancienne ligne de chemin de fer, on pourrait presque dire que Porto Velho est une ville sans campagne, posée dans une clairière ouverte dans la forêt, poste de commandement que le Brésil a installé en Rondônia, entouré d'une foule de miséreux qui ont cru y voir une ville et qui y trouvent surtout une administration. Porto Velho, sans en avoir la grandeur architecturale, ni ce caractère très original d'avoir été créée à partir de rien, rappelle le cas de Brasília, c'est une ville d'administrateurs et de sièges sociaux, créée non pas à partir du néant, mais d'une vieille ville amazonienne qui en a été bouleversée, posée au bout de la route dont est né son nouvel avatar et dont elle dépend en tout. Pourtant, tout autour, et également au centre, car la dichotomie de Brasília n'existe pas ici, les quartiers satellites, les petits métiers, les restes de la ville ancienne troublent l'image de la ville-poste de commande que souhaiteraient voir les exilés qui y tiennent garnison. Cela seul empêche de faire de Porto Velho une ville moderne dans la forêt, ce qu'elle pourrait être si elle était adaptée à sa réelle fonction: pour une fois une épaisseur historique vient s'interposer et, si courte qu'elle soit, l'histoire de la ville a eu le temps de laisser sa marque. C'est assez rare dans ces régions pour qu'on le note: la gare fermée du chemin de fer, transformée déjà en musée, le siège transformé de l'association des *seringalistas* sont là pour en témoigner, premiers monuments historiques du Rondônia.



Comme sa façade l'indique, ce commerce a été fondé en 1921, après la chute des cours du caoutchouc. Le bâtiment, restauré, abrite aujourd'hui les services de l'INSS, la sécurité sociale. Photo Hervé Théry, 2005

Cette région ancienne reprise par un nouveau cycle de développement, voit donc se superposer des témoignages d'époques différentes, alors que Guajará-Mirim continue à vivre son passé. Inversement, autour de Vila de Rondônia, les hommes installent, en terrain vierge, une organisation nouvelle.

## **Vila de Rondônia: la capitale de la région pionnière**

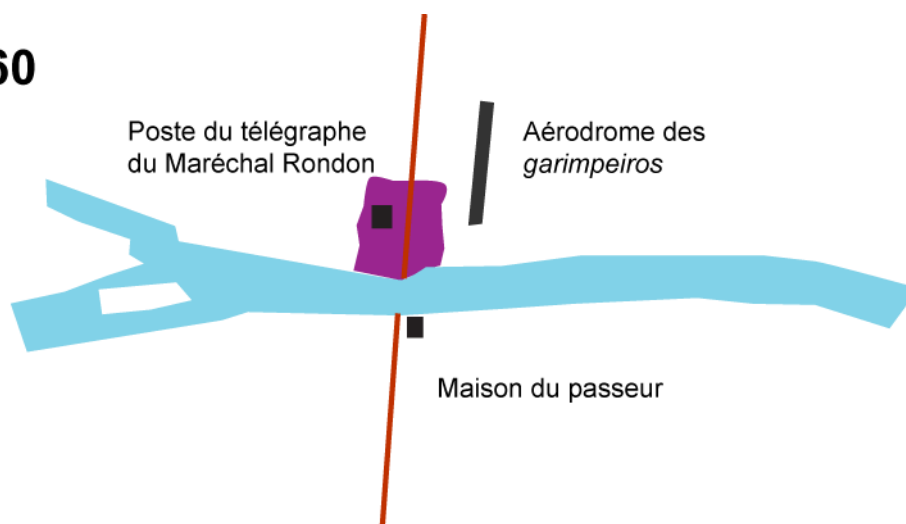
### *La ville*

Vila de Rondônia, comme sa région, est sans histoire ou presque. Le point d'origine de la ville est l'installation en 1912 par le Maréchal Rondon d'un poste de sa ligne télégraphique, au point de franchissement du Machado. Mais jusqu'aux années cinquante, ce petit poste, simple maison, reste pratiquement isolé, à 700 kilomètres et à plusieurs semaines de Porto Velho par le cours sinueux et difficile du Machado. Les Indiens sont tout proches et parfois dangereux, le nom du fleuve, « le fleuve des haches », vient de ce que les galets leur fournissent ces outils tout façonnés. Claude Lévi-Strauss y a séjourné au cours de ses recherches sur les Nambikwaras, qu'il décrit dans *Tristes Tropiques*. Si donc l'émergence de Vila de Rondônia de sa préhistoire avec l'arrivée des « civilisés », est à peu près contemporaine du moment où Porto Velho et Guajará-Mirim sont fondés, son développement est beaucoup plus tardif. Selon des chiffres recueillis par la fondation Joao Pinheiro auprès des plus anciens habitants, la « ville » comptait en 1920 trente habitants, en 1950 cent vingt. C'est l'ouverture de la route provisoire. C'est la mise en place du bac sur le Machado, et surtout la construction de la route définitive et du pont (1968) qui devait faire, monter en flèche, le chiffre de la population (tableau n°13).

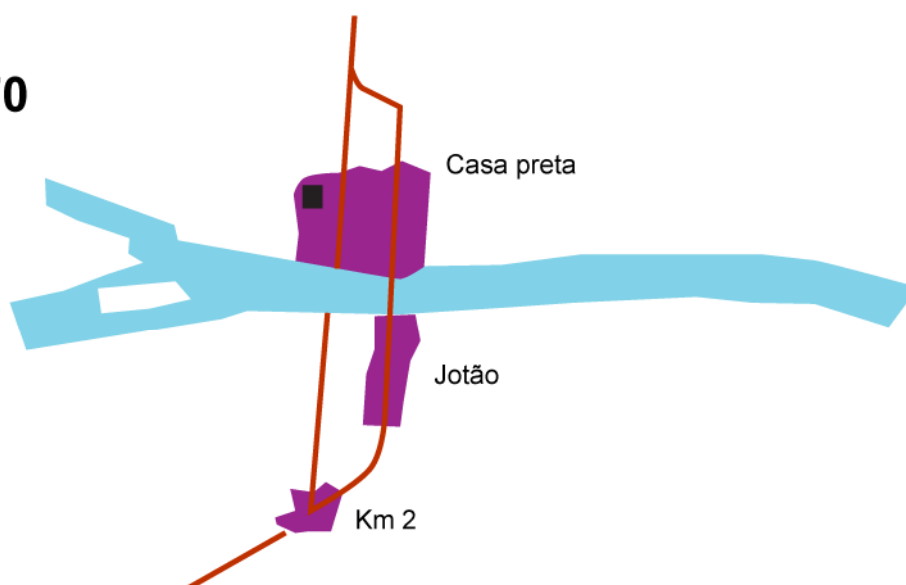


Carte 30 La croissance de Vila de Rondônia

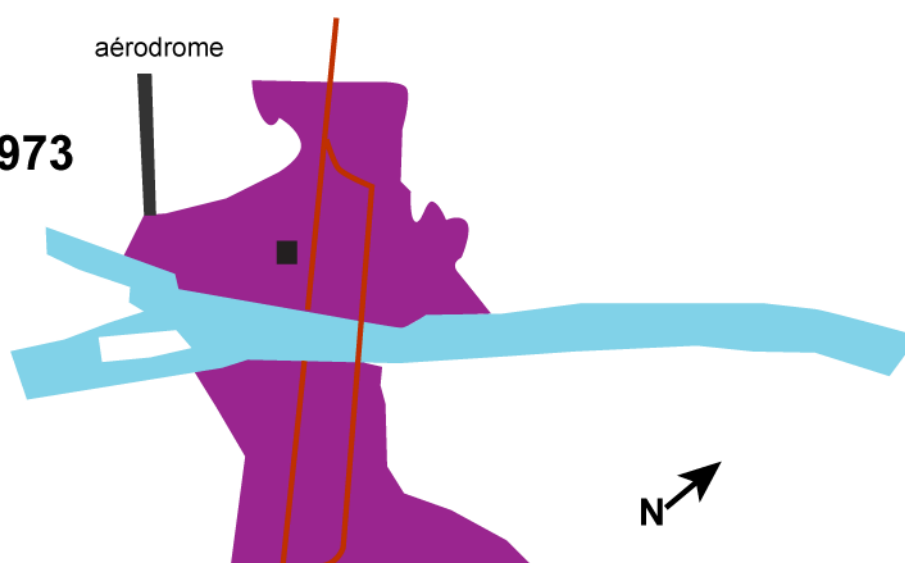
1960



1970



1973



**Tableau 14 Croissance de Vila de Rondônia**

1920	30
1951	120
1960	600
1962	715
1963	682
1964	820
1965	852
1966	1 342
1967	1 606
1968	2 015
1970	3 295
1971	4 306
1972	6 528
1973	10 021
1974	16 165

Source: Sucam

Issu du poste télégraphique, le centre de la ville (qui comprend le marché et le poste de l'administrateur délégué) avait pour axe l'Avenida Marechal Rondon, conduisant au bac, mais la voie principale est de plus en plus l'Avenida Transcontinental, simple tronçon de la BR 364 qui franchit le nouveau pont. Simultanément, bien que le développement de la rive Nord se poursuive, avec les quartiers Casa Preta et 2 de Abril, et continue à concentrer la majorité du commerce et des services, sur la rive sud qui jusqu'en 1969, ne comprenait pour tout établissement humain que la maison du passeur, s'est étalé un flot de maisons vite construites avec une population tous les jours plus nombreuse.

**Photo 49 Le pont sur le Machado, origine de Vila de Rondônia**

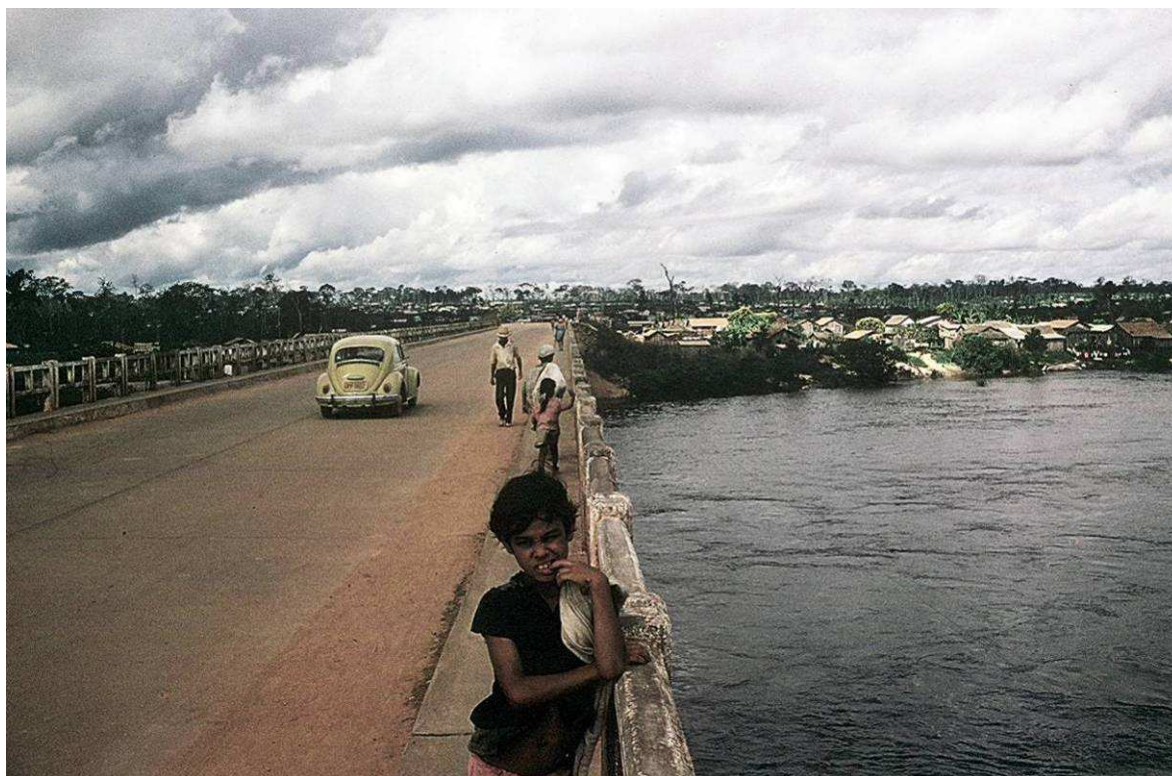
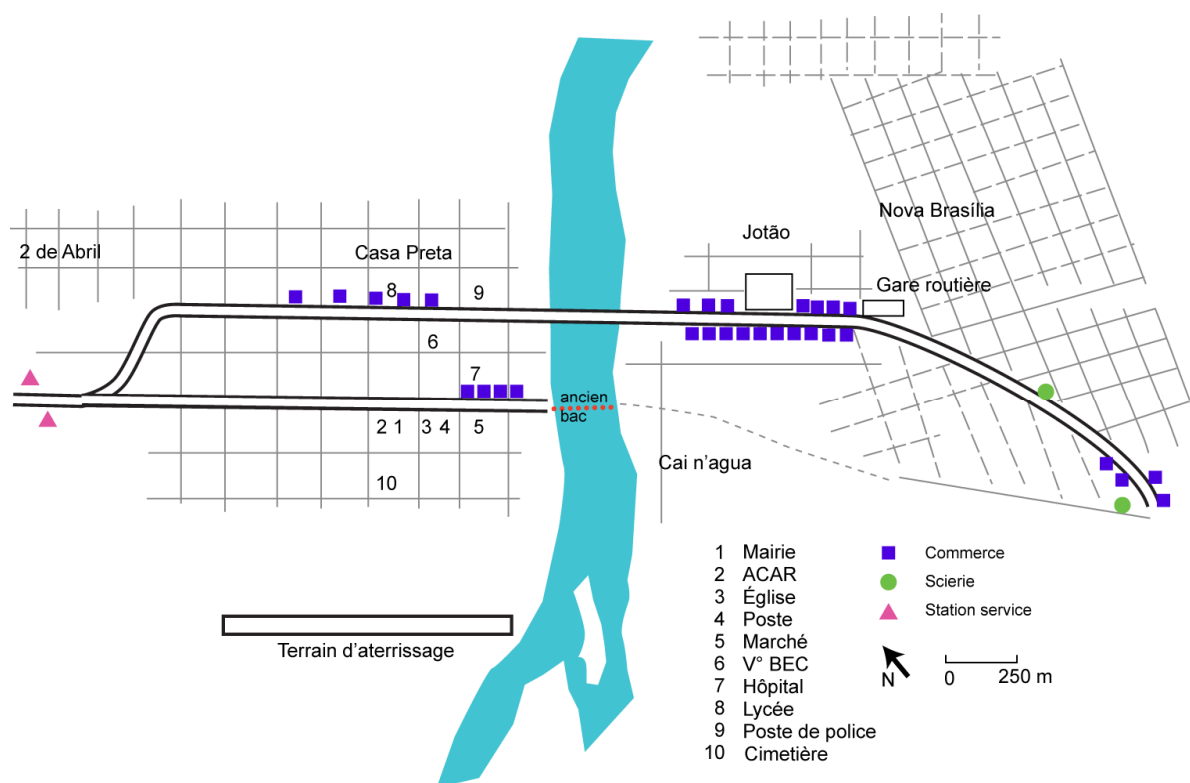


Photo Hervé Théry, 1974

Au terme de cette évolution très rapide et mal contrôlée, la ville atteignait en août 1974 les 20 000 habitants, ou peu s'en fallait, et ce chiffre est sans doute actuellement dépassé, ce, qui fait de Vila de Rondônia la seconde ville du Territoire. La ville actuelle comporte donc deux parties distinctes. Le 1<sup>er</sup> district, le plus ancien, regroupe l'essentiel des institutions avant le franchissement du fleuve. Situés sur l'axe de l'ancienne route, ces bâtiments sont groupés autour du marché. Autour, des commerces plus anciens mais encore actifs, dont la plupart sont des bazars sans aucune spécialisation. Selon la fondation João Pinheiro ce centre regroupe 47 % du commerce régional et 40 % des services généraux.

Carte 31 Plan de Vila de Rondônia



Pourtant la densité d'occupation est faible, la surface construite n'atteignant pas 20 %. Son expansion est limitée au Nord par les emprises de l'hôpital du 5<sup>e</sup> BEC, or c'est précisément de ce côté que se fait le développement du district, au long de la nouvelle route. Dans ce quartier de Casa Preta on trouve quelques hôtels, des commerces plus modernes (16 % du commerce régional, 16 % des services généraux) et des résidences plus confortables, dont les très rares maisons de briques et tuiles.

Sur l'autre rive, la ville a laissé un certain espace en bordure du fleuve. Là s'est installée la « zona boemia », où se sont multipliés les bars, cabarets, boîtes de nuit, maisons closes, et qui porté le nom pittoresque de « cai n'agua » (« tombe à l'eau »). Le centre de développement du 2<sup>e</sup> district a été le poste à essence et garage du Jotão, près duquel s'est installée la gare routière (son nom vient de ce que le propriétaire a longtemps conduit un camion dont la portière était décorée d'un énorme J (en portugais *jota*). Autour de ce point d'arrêt des bus et camions, cette zone est la première atteinte par les camions venant de São Paulo et Cuiabá s'est développé un quartier de garages, d'ateliers de réparation, mais aussi de commerces en tout genre (24 % du commerce régional et 30 % des services). Enfin le dernier point remarquable est le « kilomètre 2 » au point de rencontre de l'ancienne et de la nouvelle route, où se concentre surtout le commerce de gros. Au long de la route, de part et d'autre du pont, se dispersent les postes à essence, les scieries, les installations de traitement du riz, du maïs, du caoutchouc (cette dernière très récente, constitue l'« industrie » de la ville).



Photo 50 Vila de Rondônia, vue aérienne



Photo IBGE, DR

Tout le reste de l'agglomération est constitué de résidences, pour la plupart hâtivement construites et assez précaires (87 % dans le second district, 59 % dans le premier). Presque toutes sont en bois brut, sans finition. Ce bois, abondant dans la région, est cher, les scieries installées et qui se multiplient ne suffisant pas à la demande, alors que la majorité des arbres disparaissent dans les brûlis. Dans le deuxième district, et tout spécialement dans le quartier de Nova Brasília, on trouve surtout de simples abris de branches ou de feuilles, couverts par des bâches de toile ou de plastique. Ces habitations construites à la hâte ne sont plus les anciennes maisons sur pilotis, mieux adaptées au climat, mais que très peu de gens savent encore construire. Elles reproduisent des types d'autres régions, celles dont viennent les immigrants, qui les construisent eux-mêmes. Malgré la dispersion des maisons dans les *quadras* tracées par les boteiros, la végétation est impitoyablement rasée, ce qui expose les maisons au soleil alors que leur construction les prive de la ventilation des maisons sur pilotis : dans les heures chaudes de la journée elles sont quasi inhabitables. Derrière les maisons un espace désordonné, encombré de clôtures ou voisins puits, tas d'ordures, poulaillers, citernes qui souillent la nappe phréatique, situation désastreuse qui fait régner la menace de toutes les épidémies.

Tous ces logements, bien que de très mauvaise qualité, atteignent pourtant des prix élevés à cause de l'intense spéculation liée à l'afflux des immigrants. Plusieurs dizaines de nouveaux arrivants cherchent chaque jour une maison où s'installer avec leur famille. S'ils n'ont pas sur place de famille ou d'amis, ils doivent acheter ou louer une baraque, en construire une, ou monter une tente improvisée, selon leurs moyens, pour y rester quelques jours ou quelques semaines en attendant de trouver une terre à cultiver. Ils constituent une proie facile pour les aigrefins qui leur proposent dès leur arrivée un logement à des prix scandaleusement élevés (ou très bas, mais dans ce cas il est très fréquent qu'ils ne soient en rien propriétaires du logement en question). Ces centaines de familles forment une masse de population instable, prête à partir, qui alimente la colonisation spontanée de la région, et est aussitôt remplacée par d'autres arrivants. On estime qu'elles représentent 80 % de la population de la ville.



Photo 51 Vila de Rondônia, centre et périphérie



Photo Hervé Théry, 1974

À cause de cette immigration désordonnée la ville connaît bien des problèmes de croissance: pas un mètre d'égouts ni d'adduction d'eau, une distribution électrique très insuffisante même au centre (un générateur diesel qui s'arrête tous les jours à 22 heures), jusqu'en juillet 1974 pas un téléphone, ce qui obligeait à faire 350 kilomètres pour le moindre appel à São Paulo, avec tout ce que cela suppose de retards dans les affaires. Les 500 téléphones installés l'ont tous été chez des commerçants ou dans bureaux d'administrations. De même les services publics sont totalement dépassés par la multiplication du nombre des habitants: hôpital bondé et qui refuse du monde, écoles insuffisantes, voirie inexistante; les voitures soulevant la poussière rouge sur toute la ville ou s'enlissent dans des fondrières en plein centre. L'administrateur délégué de la mairie de Porto Velho ne parvient qu'à grand peine à savoir de quel cote et comment croît sa ville et ne songe même pas à contrôler cette croissance. Les zones successives *non edificandi* ont été bâties, la zone réservée à la ceinture maraîchère également. La propriété du sol pose ici les mêmes problèmes insolubles que dans les autres villes du Territoire, aggravés par la sous-administration. La croissance de la population présente aussi des avantages: ces milliers d'immigrants sont une clientèle pour une foule de petits commerçants, vendeurs d'aliments et de boissons, ou de produits de consommation courante de première nécessité, qui accompagnent les migrants avec des fonds de commerce très réduits, pour installer de minuscules magasins là où se concentrent des masses de population. Les grandes déficiences de l'approvisionnement, le fait que beaucoup de produits ne sont pas encore distribués malgré la forte demande permet à certains de faire des fortunes rapides, alors que les sociétés brésiliennes de grande envergure ne sont pas encore installées: Vila de Rondônia est donc de ce point de vue une sorte d'Eldorado.

Au-dessus de ces petits vendeurs se trouvent les grossistes qui louent des camions pour s'approvisionner à São Paulo, ont une rotation rapide et donnent de gros bénéfices, mais sont très instables, prêts à se porter sur une région plus favorable au premier signe de récession, et cette spécialisation entretient une flambée des prix qui met le coût de la vie à Vila de Rondônia au-dessus des niveaux du Sud, ou même de ceux de Paris pour certains produits. Tout le commerce n'est pourtant pas pure spéculation, ni destiné à satisfaire les besoins des citadins, que ce soit les besoins élémentaires des immigrants pauvres ou ceux, plus sophistiqués, des classes aisées.

Il existe un important secteur de commerce régional, que ce soit l'achat des produits agricoles, pour la consommation locale, celle de Porto Velho ou l'exportation vers le Sud, la vente d'objets manufacturés au ruraux ou les services régionaux. Ces secteurs connaissent une croissance également rapide, mais qui présente des caractères moins nettement spéculatifs puisque satisfaisant aux besoins réels du développement régional, avec des établissements plus importants, plus solides, ayant pignon sur rue dans les deux principaux centres du commerce.

Les secteurs-clef sont, bien sur, les textiles, la quincaillerie à usage domestique, les outils et fournitures agricoles, tous objets que l'on trouve dans des bazars généraux, mêlés à des foules d'objets de moindre utilité et parfois franchement incongrus. L'appareil commercial est encore peu différencié et hiérarchisé, fait de grosses maisons de commerce de taille similaire et peu concurrentes dans une situation de demande très forte. Se distinguent pourtant les pharmacies, très nombreuses puisque leur ouverture n'est pas soumise à autorisation et les établissements liés au passage des camions: ateliers, installations de rechapage des pneus, dortoirs et restaurants. Quant aux services, ils sont offerts anarchiquement, au gré de l'initiative: cabinet d'avocat, bureau de *despachante* (accomplissement rapide et efficace des formalités administratives), laboratoires d'analyses médicales de photographie, pompes funèbres, etc.



Photo 52 Commerces à Vila de Rondônia

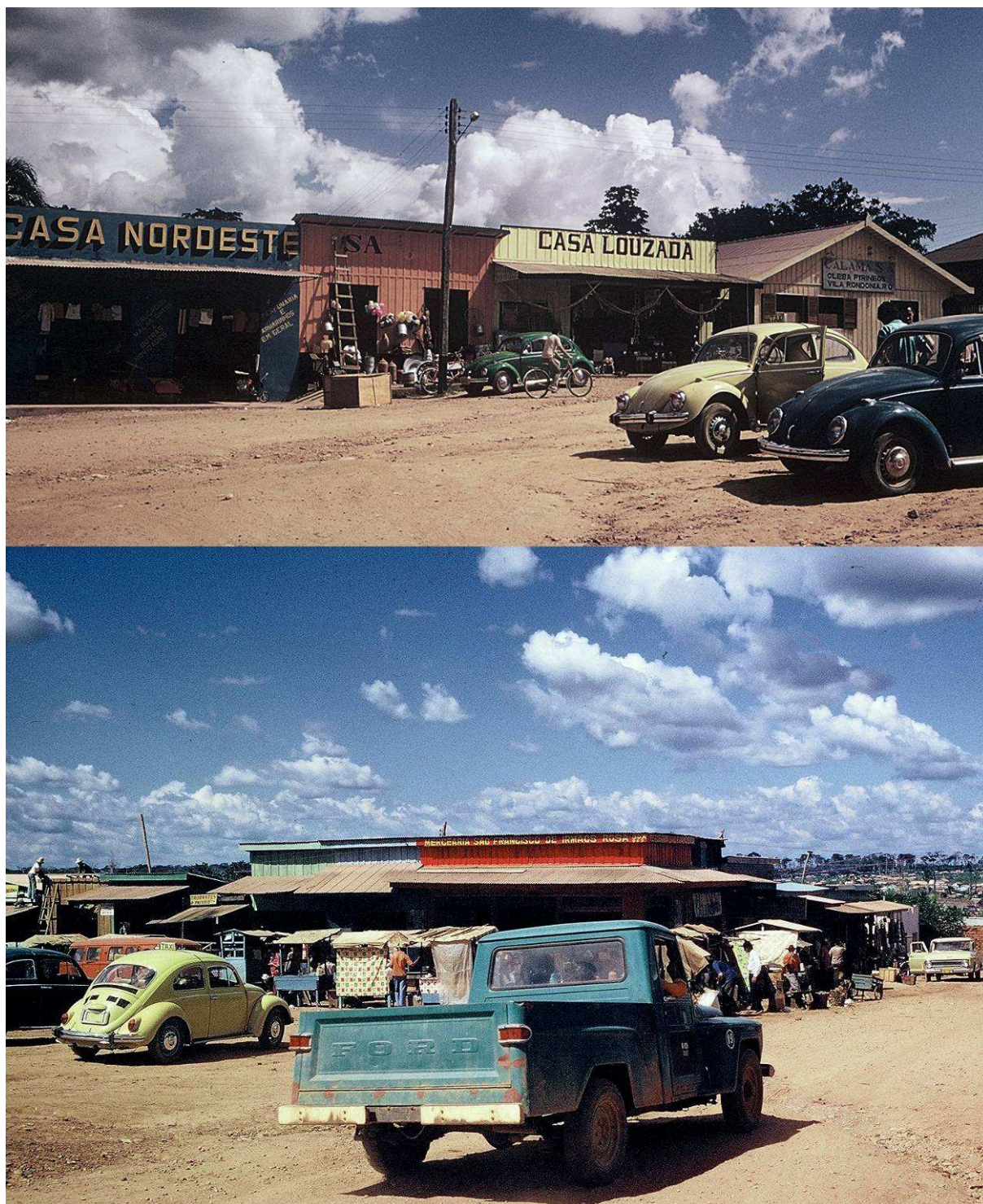


Photo Hervé Théry, 1974

Ce sont ces commerces et services qui définissent le rôle régional de la ville: Vila de Rondônia a les fonctions habituelles d'une capitale de région agricole. Mais, bien plus qu'une classique ville-marché, la ville est une plaque tournante pour les migrants qui vont s'installer sur le front de défrichement, un eldorado commercial, un centre de plaisirs qui en font bien la ville pionnière type, centre de la zone de frontière, comme l'ont été bien des villes avant elle dans l'État de Sao Paulo, le Paraná ou le Mato Grosso. Ce sont surtout ces traits qui lui donnent sa physionomie de ville-champignon, à peine sortie de la forêt, ou tout va très vite, la croissance, les profits, cette atmosphère fébrile où tout est faire, où tout est possible, cet aspect aussi de ville mal consolidée. Il y a fort à parier en effet que la ville en se stabilisant



perdra de son dynamisme et peut-être de sa population avec le départ des colons mal fixés et des commerçants qui les accompagnant: capitale d'une région plus policée, elle-même mieux tracée, mieux construite et mieux organisée, la ville aura sans doute un tout autre aspect, et il n'est pas encore exclu qu'elle devienne une petite ville de l'intérieur somnolente et misérable si le *boom* de colonisation cessait pour une raison ou autre.

**Photo 53 Commerces à Vila de Rondônia, détails**



Le bazar du bas, bien enraciné, vend tout ce que le client peut souhaiter, tandis que la boutique du haut est montée sur des roulettes pour être plus facilement déplacée, si les affaires périclitent, vers une région plus prometteuse. Photo Hervé Théry, 1974

Pourtant l'évolution en marche semble devoir faire de Vila de Rondônia une ville à part entière le téléphone, les premiers sièges de banque facilitent grandement les affaires, des initiatives privées ont organisé enlèvement des ordures, soins dentaires et médicaux (payants, ce qui exclut la majorité de la population). La ville dispose désormais d'une délégation de police, d'un bureau de l'INCRA et même d'un petit journal. Il est de plus en plus question d'élever Vila de Rondônia au rang de commune, ce qui lui donnerait, à défaut d'une grande autonomie – les maires des Territoires sont nommés et non élus – une meilleure infrastructure administrative.

C'est ce que souhaitent vivement les groupes dirigeants de la ville, qui sont très différents de ceux de Porto Velho. Beaucoup plus jeunes, acceptant des conditions de vie difficiles, sans les commodités de la grande ville, ils font figure de « jeunes loups » vis-à-vis de la bourgeoisie assise de Porto Velho. Durs en affaires, audacieux, ingénieux, ce sont pour la plupart des « capitaines d'industrie » comme les a connus l'Ouest américain du XIX<sup>e</sup> siècle, qui travaillent férocement pour s'enrichir très vite, payant de leur personne dans les camions qui vont chercher riz et maïs à Ouro Preto, marchandises à São Paulo, inventant à tout instant de nouveaux moyens de gagner de l'argent, montant trois ou quatre affaires à la fois. Enthousiastes, ils croient au développement de la région, méprisant la vieille capitale, se moquant de sa bourgeoisie, tout en l'enviant), dénonçant sa corruption, sa mollesse, ses trafics: c'est en partie parce que Porto Velho détient ce qui manque à Vila de Rondônia: le pouvoir, les leviers des décisions administratives qui permettent de pressentir, de susciter les bonnes affaires. La bourgeoisie de Vila de Rondônia est constituée surtout de commerçants, d'entrepreneurs faisant flèche de tout bois qui créent scieries, *fazendas* ou se lancent dans tous les secteurs rentables, et tous aspirent à côtoyer, comme à Porto Velho, les responsables publics pour les influencer, savoir, contrôler peut-être, au lieu de subir. La création de la commune serait en premier pas, certains ne cachant pas qu'ils estiment que leur ville devrait même être la capitale du futur État de Rondônia et acquérir ainsi le contrôle complet du Territoire et les équipements qui lui manquent.

Pour le moment on est loin de cette hégémonie, mais Vila de Rondônia – c'est-à-dire ses dirigeants – n'en contrôle(nt) pas moins la région la plus peuplée, du Territoire, la plus productive et la plus riche aussi: plus de 80 000 personnes, les deux plus grands projets publics de colonisation du Territoire, les deux projets privés, des agglomérations qui totalisent près de 15 000 personnes, 85 % de la production agricole commercialisée, une forte proportion de l'extractivisme, en particulier la plupart des scieries. Sans justifier toutes les prétentions des dirigeants de Vila de Rondônia, force est de constater que la ville est la capitale du nouveau Rondônia, du Rondônia utile, que Porto Velho ne contrôle plus que grâce à son ancienne position de capitale et au poids de ses administrations



Photo 54 Services de bord de route à Vila de Rondônia



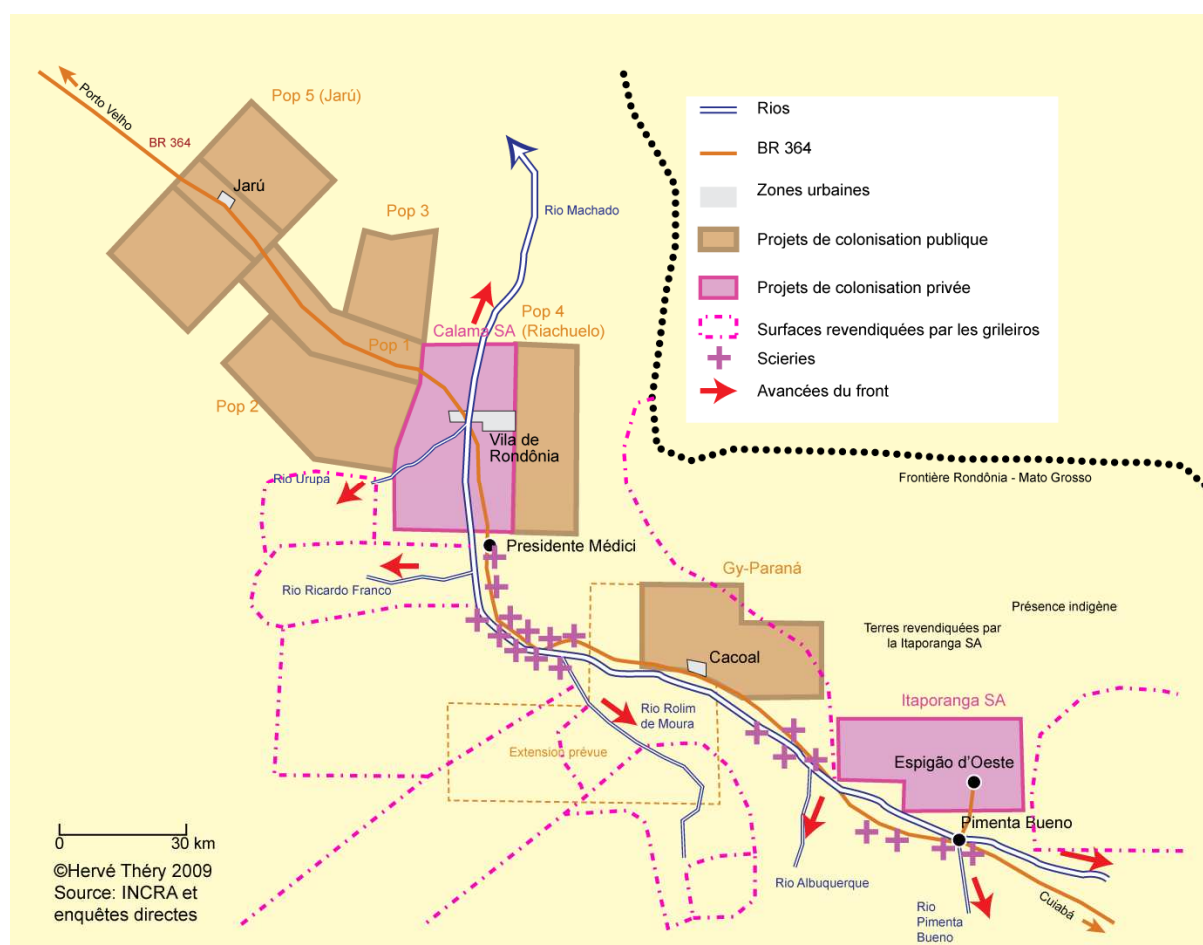
Photo Hervé Théry, 1974

## La région

Cette région (carte n° 32) s'étend au long de la BR 364 de Jarú à Pimenta Bueno, soit 200 kilomètres. On estime de la façon suivante la population de la zone (en juillet 1974):

	Effectifs	Source
Colonisation spontanée	14 000	Sucam
Projet Ouro Preto	23 000	INCRA
Projet Gy-Paraná	5 000	INCRA
Calama SA.	3 300	Calam
Itaporanga SA.	2 500	Itaporanga
Vila de Rondônia	16 500	Sucam
Cacoal	6 500	Sucam
Jarú	3 500	Sucam
Pimenta Bueno	3 000	Sucam
Presidente Médici	2 000	Sucam

Carte 32 Carte de la région de Vila de Rondonia



On trouve juxtaposées dans cette région toutes les formes de mise en valeur agricole que nous avons décrites, à l'exception de la colonisation gouvernementale qui se cantonne dans les zones plus anciennement occupées de Porto Velho et Guajará-Mirim. La carte n° 32 qui fait la synthèse des cartes n° 15 (projets de colonisation), n° 24 (terres revendiquées par les grileiros) et les scieries (n° 12, dont la répartition n'est que schématisée) montre les principaux établissements agricoles et extractivistes. Il faudrait y ajouter, pour compléter la typologie, les *seringais* installés à quelques kilomètres vers l'intérieur, installé depuis longtemps sur des affluents du Machado et que la route est venue régénérer. Et surtout il faut imaginer, faute de pouvoir les cartographier, les défrichements anarchiques des *posseiros*,



répandus dans tous les interstices, partout où la surveillance n'est pas rigoureuse et les « propriétés » des *fazendeiros* de moindre envergure.

Photo 55 Paysages de la BR 364



Le bus ou le camion remplace la diligence, mais la ressemblance avec les villes du *Far West* est frappante. Photo Hervé Théry, 1974



Car, plus que juxtaposées, ces formes d'occupation sont concurrentes: à cause de la situation foncière très particulière du Territoire, aucune limite n'est vraiment garantie. Seules celles des projets de colonisation devraient l'être puisque dans ce cas l'INCRA se donne à lui-même le titre de propriété. Ce n'est pourtant pas le cas: les géomètres de cet organisme ont des difficultés infinies pour borner les parcelles: repérage astronomique, ouverture d'un layon dans la forêt dense pour les visées du théodolite. Surtout, les parcelles les plus lointaines, tardivement attribuées, sont souvent déjà occupées par des *posseiros*, parfois en toute bonne foi, car ils ignorent l'existence ou l'extension du projet.

La situation est plus grave en cas de conflit entre *fazendeiros* (mais il se règle le plus souvent à l'amiable car le Territoire est bien plus vaste que, leur faim de terre), et plus grave encore quand des *posseiros* s'installent sur les terres de *grileiros*: ceux-ci ont des équipes d'hommes de main (les *jagunços* ou *capangas*) qui peuvent devenir des tueurs à l'occasion. On ne compte plus les dévastations de cultures, vols, viols destinés à intimider l'occupant audacieux, ni les rixes, souvent vidées à coups de fusil et se terminent par des morts pour faire fléchir les obstinés. Souvent les milices de mercenaires l'emportent et gardent « *limpas* » (propres) les terres revendiquées, parfois les *posseiros* s'organisent pour résister, en créant des sortes de groupes d'autodéfense qui inquiètent au plus haut point les autorités, mais ne sont guère solides.

Ces conflits ouverts et violents sont cependant l'exception: le plus souvent l'immensité de l'espace à occuper, le nombre encore relativement faibles des hommes fait que chacun trouve un coin de forêt à défricher et cultiver. Mais les nouveaux arrivants doivent aller de plus en plus loin de la route pour trouver un espace vierge, ou combattre durement pour décourager un de leurs prédécesseurs plus faible ou moins décidé. La faiblesse du contrôle foncier ou policier fait que, selon l'expression usuelle « seul l'article 30-30 a force de loin ici », en se référant au calibre habituel des carabines.

Un cas particulier de ces conflits est celui qui oppose colons et *posseiros* aux Indiens: malgré la législation qui précise nettement que les terres de présence indigène ne peuvent être aliénées, elles sont constamment violées et défrichées: la société Itaporanga a ainsi installé un colon sur un terrain d'atterrissage de la Funai. Le contact peut être brutal malgré les efforts de préparation de la Funai, dans le meilleur des cas une politique de cadeaux et distribution d'alcool e vite fait de rendre les sylvoles dépendants, avant que les maladies ne les fasse physiquement disparaître. Les efforts de fonctionnaires dévoués de la Funai ne suffisent pas à enrayer ce processus, même quand ils en arrivent à la solution extrême d'armer les Indiens pour qu'ils se détendent contre les envahisseurs. Même le parc indigène d'Aripuanã, sanctuaire en principe inviolable créé par le décret du 16 juillet 1968, clairement délimité et protégé – il est complètement interdit d'accès toute personne étrangère à la Funai – est menacé par la présence de gisements de diamants sous les eaux du Rio Roosevelt qui le délimite. Ce n'est malheureusement là que la répétition de phénomènes bien connus à toutes les phases de la conquête du Brésil, et l'issue n'a jamais été favorable aux Indiens.

Ces luttes, ces tensions, cette ruée sur la terre, donnent à la région une organisation spatiale de front pionnier assez particulière. Entre les môles massifs que sont les colonisations, tout au long de la route et à partir de celle-ci vers l'intérieur, le flot des *posseiros* occupe les espaces que ne défendent pas des hommes de main. On a donc une occupation tantôt très régulière, dans les projets, tantôt complètement anarchique, avec des vides, qui sont les *fazendas*. Le « front » est très marqué par des percées au long des fleuves, plus avancé vers l'amont du flot migratoire (vers Cuiabá). Il atteint son plein développement à partir de Pimenta Bueno, c'est-à-dire là où commence la forêt tropicale dense, après le passage des *cerrados* de la chapada dos Parecis. Les principaux « tentacules » sont:

- La vallée du rio Cabixi, un peu à l'écart de la région, cet axe est surtout ouvert par et pour des *fazendeiros*, un chemin a été ouvert au km 698 pour raccorder à la route cet affluent du Guaporé et éventuellement « ouvrir » les campos du Guaporé lui-même. Y sont en particulier installés la société Madeirama SA. qui exploite le bois sans aucune autorisation et en a déjà tiré 6 000 m<sup>3</sup>, et les groupes Terra Rica, Oscar Martinez et Antonio Askar;
- la vallée de l'*igarapé* Cachoerinha (km 631 vers le sud-ouest) et du rio Comemoração. De nombreuses familles de *posseiros* y sont entrées et s'installent sur des sols de meilleure qualité;
- la vallée du rio Pimenta Bueno (km 596 vers le sud-ouest) ou plusieurs « propriétés » de 12 000 à 30 000 ha ont été constituées et où les *posseiros* affluent;
- les vallées des rios Albuquerque, Ricardo Franco, Rolim de Moura, Urupa et Machado, où les occupations des *posseiros* et des *fazendeiros* se combinent et parfois se confondent car l'atmosphère de convoitise finit par influencer des *posseiros* qui se mettent à réclamer pour eux-mêmes des surfaces équivalentes à celles que revendiquent les plus modestes des *fazendeiros*

D'autres vallées encore servent à la pénétration des deux formes spontanées de l'occupation, et le chevelu hydrographique assez dense contribue à « ouvrir » largement la région, à offrir des voies d'accès commodes aux colons qui arrivent par la route.

L'occupation de l'espace se fait donc par une fuite précipitée en avant, toujours plus loin vers l'intérieur, chacun étant soucieux de s'approprier un morceau de terre, même trop vaste pour ses besoins, de façon à pouvoir en céder quand le moment sera venu de faire des concessions pour obtenir le titre définitifs. On hésite à parler d'organisation de l'espace à cette échelle, alors qu'il y a en fait simple appropriation, mais à plus petite échelle pourtant on voit émerger quelques points forts. L'axe de la route est bien évidemment encore l'axe majeur. Les axes secondaires sont, nous le signalions, les fleuves (carte n° 9). Leur disposition favorise singulièrement l'avancée du peuplement: la vallée du rio Machado, au long de laquelle a été construite la route, est rendue inutile par celle-ci mais ses affluents principaux, en oblique par rapport à elle, offrent d'excellentes voies de passage vers le sud-ouest et l'ouest, en direction du Guaporé, arrêtées seulement par la *chapada*. Les multiples petits *rios* secondaires, les *igarapés* offrent d'autres trouées qu'exploitent les colons en canot, à moins qu'ils ne préfèrent ouvrir une *picada* qui conduit au fleuve. Fleuves, *igarapés*, chemins muletiers ou pédestres telle est la hiérarchie des multiples artères qui drainent la région en direction de la route, les projets de colonisation ont leur propre réseau de routes carrossables pour des *jeeps* et des camions conduits par des chauffeurs expérimentés.

Sur cette route, d'où partent les immigrants, où tous vont vendre leurs produits, acheter produits et services, un chapelet de villes qui constituent les points d'attraction les plus importants.

Ces villes s'échelonnent au long de la route à des distances qui dépassent rarement cinquante kilomètres. Elles ont souvent pour site les ponts par lesquels la route franchit le Machado ou ses affluents. Mais ce site peut n'être qu'apparent et certaines des villes sont liées en fait à la création de projets de colonisation, comme Cacoal, Jarú, Espigão d'Oeste. Toutes ont en commun la rapidité fulgurante de leur développement (graphique n° 11). Leur fondation est parfois liée à la création de Gy-Paraná ou du Pop 5, dans le cas de Cacoal et de Jarú, parfois plus ancienne, comme des postes du télégraphe Rondon pour Vila de Rondônia, Pimenta Bueno et Vilhena. Dans ce cas l'ouverture de la route a donné à la croissance urbaine le coup de fouet que n'ont pas connu les agglomérations de taille naguère similaire du Nord du Territoire.

Elles ont-aussi en commun leur urbanisme, si l'on peut employer ce mot sans risquer le ridicule. Elles sont constituées de maisons de bois et torchis hâtivement construites au long de la route fédérale, à partir de laquelle on trace éventuellement ensuite des rues orthogonales, ce qui ne coûte que le passage du boteur, car il n'est question ni d'eau, ni d'égouts, ni d'asphalte. Dans ces baraques, qu'un bon charpentier construit en une semaine, des bazars, bars et commerces en tout genre qui sont la raison d'être du groupement de maisons. Pour peu que des immigrants découragés décident de s'y arrêter, une agglomération surgit, si bien qu'il peut arriver au camionneur, de São Paule de trouver à un deuxième voyage en Rondônia une ville qui n'y était pas au précédent. Ainsi l'agglomération de Presidente Médici qui, en septembre 1973, ne comptait que deux ou trois maisons et qui, en juillet 1974, avait deux mille habitants.

De cette hâte résulte un total inconfort, une hygiène douteuse. Selon une enquête faite en janvier 1974 par les prêtres de la petite ville de Cacoal (8 500 habitants) et portant sur la totalité des domiciles, 77 % de ces maisons sont propriété de leurs occupants, 69 % les ayant construites de leurs mains. 60 % ont un puits près de la maison, mais 22 % seulement un filtre à eau. 64 % de ces maisons ont une seule pièce, 20 % en ont deux. Dispersées au long de rues mal tracées, ces maisons donnent un aspect anarchique à l'agglomération, qu'on ne peut guère appeler ville que grâce aux quelques équipements qu'on y trouve. Entre ces « villes » quelques groupes d'habitations qui sont peut-être les germer de futures cités: Castanhal autour d'un poste à essence et autour de laquelle on constitue maintenant des plantations de caféiers, Bandeira Branca autour d'un poste de santé du gouvernement, et aussi Marco Rondon, ou Igarapé Grande.

Entre ces villes il est inutile de rechercher la pyramide de relations de dépendance que nous connaissons dans nos vieux pays, au dense semis urbain. Alignées sur l'axe routier en chapelet, ces villes n'ont entre elles que peu de relations, elles ne sont pas complémentaires, ou pas encore, faute de temps, leur création étant toute récente.

On doit seulement mettre à part Vila de Rondônia qui s'est imposée comme capitale, grâce à sa situation privilégiée au point de franchissement du Machado et surtout entre les projets Ouro Preto (où l'INCRA n'a pas voulu développer de ville) et Gy-Paraná. Son développement plus précoce y a concentré les commerces de gros, les services rares qui, par un processus cumulatif, en font la capitale de la région, ou l'on doit se rendre dès que l'on veut satisfaire des besoins autres qu'élémentaires. Grâce à cette chance historique et à l'énergie de ses commerçants et entrepreneurs, Vila de Rondônia est en passe d'acquérir un véritable contrôle sur certaines de ces villes: succursales de, magasins, dépôts locaux de produits agricoles marquent une mainmise directe, l'obligation de s'approvisionner chez le grossiste de la Vila est un contrôle indirect qui est souvent, mais on ne peut guère préciser jusqu'à quel point, la marque d'un contrôle supérieur, celui du commerçant de São Paulo qui trouve commode d'avoir à Vila de Rondônia un entrepôt pour approvisionner les détaillants de la région.

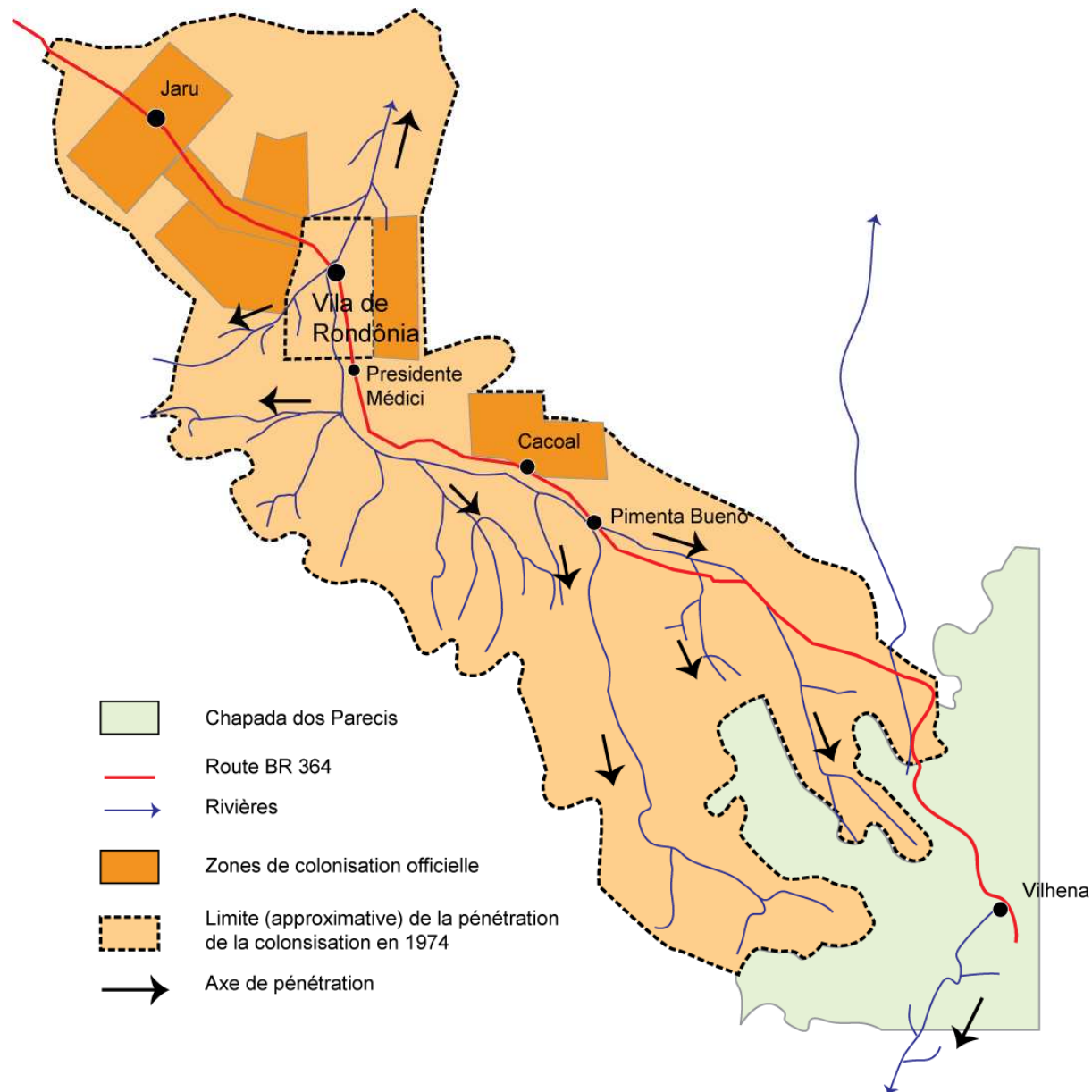
Quoi qu'il en soit, que ce commerce soit ou non purement rondonien, Vila de Rondônia devient de plus en plus un centre régional, seul détenteur d'un certain nombre de produits électroménager, moteurs, tronçonneuses) et de services (conseiller fiscal, photographe, etc.). Bien qu'encore dans la dépendance de Porto Velho pour la plupart des services publics et bon nombre de biens d'équipement (par exemple les générateurs électriques, les machines de traitement des produits agricoles), de consommation durable (automobiles, air conditionné), de services rares (médecins spécialistes, fabricant de prothèses dentaires), Vila de Rondônia tend à s'en libérer.

Sa meilleure situation par rapport à São Paulo lui permet de plus en plus de s'approvisionner directement: c'est surtout affaire de capitaux, que crée le commerce des



produits agricoles, et d'initiative, qui ne manque pas. Il en va de même pour la création des services rares, une clientèle solvable apparaît bien qu'encore restreinte. Mais reste à passer le seuil décisif de l'importance qui permettra d'attirer les banques les premières sociétés importantes, et surtout les services administratifs et publics: à ce stade la concurrence avec Porto Velho devient aigue, l'enjeu étant le contrôle de tout le Territoire, et la conséquence possible étant la ruine de Porto Velho, qui résisterait difficilement à cette déchéance. Une formule d'équilibre peut sans doute être trouvée, homologue à celle qui existe en Mato Grosso entre Cuiabá et Campo Grande, la vieille ville coloniale et la nouvelle métropole économique plus proche de São Paulo.

Carte 33 La région pionnière



Resterait à distinguer, par quelques aspects, les villes de cette région: Jarú et Cacoal sont nées des projets de colonisation, et servent essentiellement de lieu de transit à des colons attendant une parcelle, ou de résidence pour les familles pendant que le colon travaille son lot. Celui-ci revient parfois, mais le plus souvent c'est la famille qui part le rejoindre. Population flottante donc, à part les commerçants qui fournissent le nécessaire et le superflu aux colons. Pimenta Bueno a cette double fonction également, servant tant bien que mal de centre de sélection, le centre officiel de l'INCRA étant doublé d'un autre, officieux, constitué par la

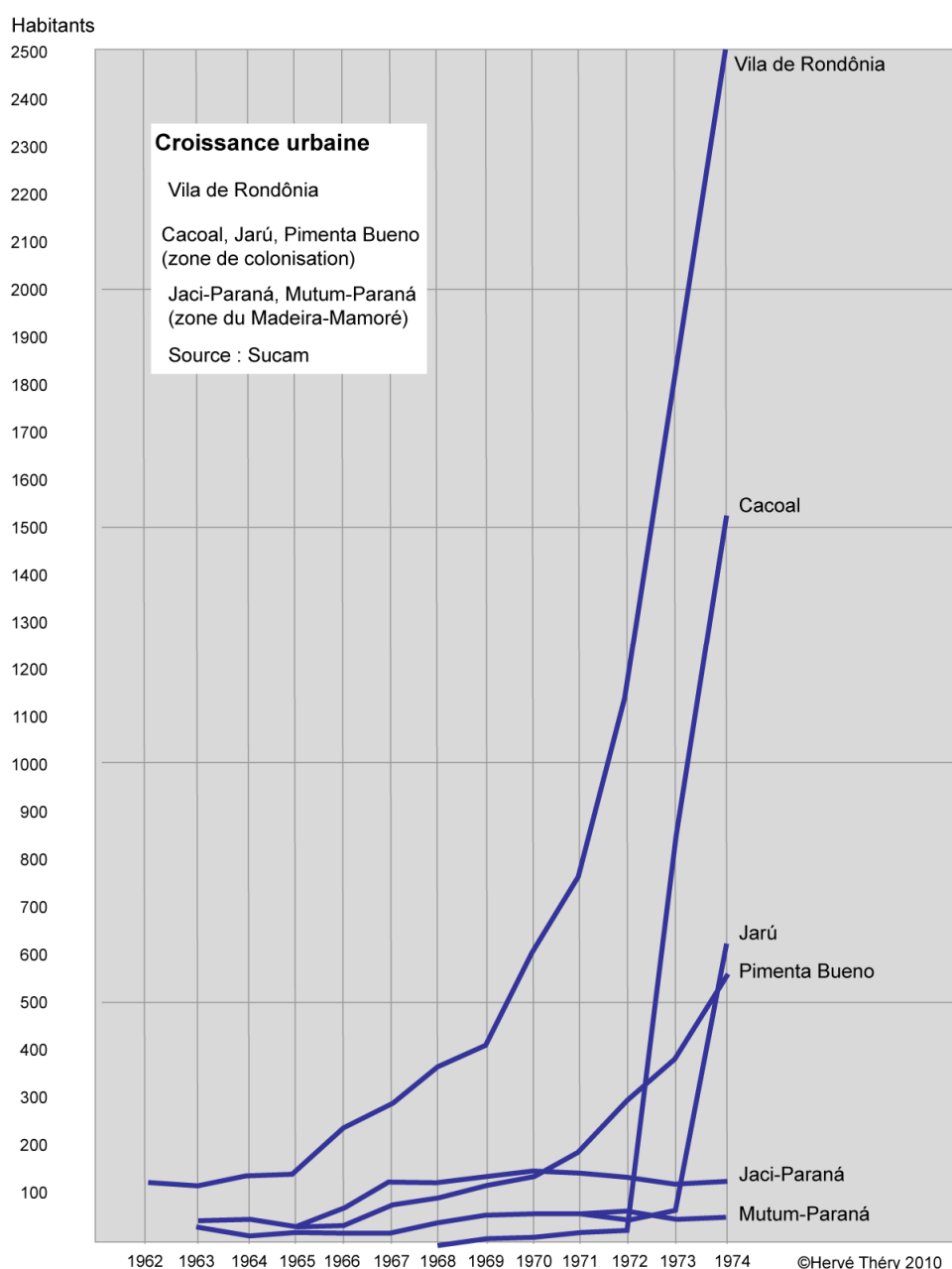
rumeur publique, et qui envoie ici ou là les immigrants en quête de terres. De plus la ville est le centre où se rendent les colons de l'Itaporanga SA, malgré la présence de l'agglomération d'Espigão d'Oeste dans le projet même. Presidente Médici, de taille plus modeste et de création récente, dessert surtout certains des colons de la Calama SA éloignés de Vila de Rondônia et les posseiros des rios Ricardo Franco et Luis d'Alincourt, ou ceux de la zone intermédiaire entre le Pop 4 d'Ouro Preto (Riachuelo) et Gy-Paraná.

De même la ville très embryonnaire de Marco Rondon, quelques maisons pour le moment, au débouché du rio Comemoração. Enfin, très à l'écart, la ville de Vilhena offre un cas singulier de ville relais: sur le plateau de la *chapada* dos Parecis, dans les clairières herbeuses d'un campo, la ville sert de relais d'aviation depuis le début des lignes régulières vers l'Amazonie. Un aéroport équipé d'un radar jouxte ainsi une bourgade de 2 500 habitants, et reçoit de temps à autre des avions à réaction en difficulté. De même, une installation ultramoderne de télécommunications troposphérique relaie vers le Sud les communications de l'Amazonie et offre aux habitants la possibilité – qu'ils utilisent très peu – de communiquer avec le monde entier. Pour alimenter ces installations, une usine électrique, qui dispense un généreux éclairage public. Mais l'agglomération proprement dite est des plus restreintes: trois postes à essence, quelques hôtels et dortoirs pour voyageurs et camionneurs, la caserne du 5<sup>o</sup> BEC, des bungalows de bois militairement alignés, les postes de contrôle du BEC et de l'INCRA, car Vilhena est à quelques kilomètres de la frontière du Mato Grosso. Rien de très étonnant à cela: les *campos* sont très sableux et très secs, la ville ne dispose que de l'eau qu'apporte, de trois kilomètres, une navette de camions, et à peu près totalement impropres à l'agriculture. Vilhena est donc en poste avancé, un relais sur la route qui mène vers le Rondônia, mais ne fait partie de la zone pionnière, qui commence avec la retombée de la *chapada*.

Cette région la plus peuplée, la plus dynamique de tout le Territoire, concentre l'essentiel du développement du Rondônia, ne lui échappent que les centres directeurs installés pour le moment à Porto Velho. Seuls ne poursuivent leur route au-delà de Jarú, les colons qui vont vers l'Acre ou ceux qui se résignent bien à contrecœur le plus souvent, à trouver à Sidney Girão la sûreté d'une parcelle garantie par l'INCRA. Le flot continu des migrants se déverse donc tout entier dans cette étroite région, et à partir de la route, ouvre une région agricole autour de Vila de Rondônia et vers le sud-est du Territoire. Lancé par l'ouverture des programmes de colonisation, l'afflux des migrants trouve maintenant son débouché dans une occupation anarchique qui entre en conflit avec l'occupation non moins irrégulière des grileiros et même avec certains projets publics, comme l'extension envisagée de Gy-Paraná ou le lotissement Corumbiaria.

On voit combien ce développement rapide est lourd de menaces: conflits pour la terre qui vont s'aggravant avec le nombre des candidats à la propriété et s'exacerberont quand il faudra délimiter sérieusement les occupations; conflits aussi entre l'occupation par de petits colons pratiquant l'agriculture de subsistance et des sociétés qui veulent de vastes surfaces pour pratiquer l'élevage extensif. Pourtant l'avance continue est peut-être le meilleur moyen d'éviter les conflits inévitables au moment de la régularisation. Mais jusqu'où ira cette fuite en avant? On sait trop bien, que le reflux, ou même la rumeur qu'il n'y aurait plus de terres à occuper, si elle est généralisée, suffira à plonger la région dans une crise grave, les villes se vidant, les colons repartant en avant, les commerçants pliant boutique. L'esprit pionnier même qui porte aujourd'hui le développement de la région pousserait alors à l'abandonner pour une autre plus prometteuse, selon un processus souvent répété dans tout le Brésil.

**Graphique 13 Croissance des villes de la région pionnière**



Nous avons donc affaire à trois régions fort différentes. L'une, celle de Guajará-Mirim, est en lente décadence, alors que celle de Vila de Rondônia connaît un rapide développement. Celle de Porto Velho est essentiellement une vieille région urbaine, alors que celle de la BR 364 voit les villes naître à la hâte pour soutenir la conquête de l'espace menée par les paysans. Pourtant des points communs, nous l'avons vu, les rapprochent: encore et toujours le problème foncier, qui gêne le développement urbain comme l'organisation du cadastre, les problèmes de compétence administrative pour tous les travaux et services, en ville comme en campagne. En un mot, le statut territorial et toutes les entraves qu'il apporte à la gestion locale et régionale.

Mais un autre fait, très important, rapproche ces trois régions: elles sont toutes trois situées sur une route qui mène à São Paulo, et cela n'est que le symbole visible de la grande dépendance du Rondônia vis-à-vis du reste du Brésil.



## Le Rondônia et le Brésil



**Photo exergue 15 Camion sur la BR 364**

(photo Hervé Théry 1974)

Bien plus qu'un axe de circulation à l'intérieur du Rondônia, la BR 364 est principalement une route qui relie l'Amazonie aux régions développées du Sud, et au tout premier chef à São Paulo: la route, axe et moyen du développement, est aussi la marque de la dépendance.

Pour en mesurer le degré, le meilleur-critère nous semble l'étude du commerce entre États, qui présente en outre l'avantage d'être comptabilisé à Porto Velho pour tout le trafic à destination du Territoire.

### **Le commerce entre États et l'indépendance économique**

On ne dispose malheureusement pas de données très sûres concernant ce commerce, ni très récentes. Quelques données intéressantes existent pourtant quant aux exportations du Territoire, la dernière année disponible étant 1972. Au cours de cette année le Territoire a exporté par la route 20 662 tonnes de marchandises (81 397 000 Cr\$) dont 13 494 (66 886 478 Cr\$) à destination de São Paulo, soit 64,86 % du poids et 62,17 % de la valeur. Dans le même temps, les exportations par cabotage étaient de 17 575 tonnes, dont 78 % vers Manaus et 15 % vers Belém. Mais la composition de ces exportations était bien différente: vers Manaus 83 % des exportations étaient une simple réexportation de produits manufacturés du Sud ayant transité par la route, 29 % dans le cas de Belém. Vers São Paulo 80 % des exportations étaient des « matières premières brutes ou préparées », essentiellement du bois, du caoutchouc et de la cassitérite. Depuis 1970 pourtant, coïncidant avec le développement de la production agricole, les exportations de denrées agricoles augmentent sensiblement, mais ce trafic traduit en fait une situation malsaine: 87 % du riz et du maïs sont exportés vers São Paulo au moment des récoltes, par des intermédiaires qui les ont achetés à très bas prix aux petits producteurs. Mais il faut ensuite importer au moment des « soudures », à des prix évidemment bien plus élevés et grevés par le transport. L'autosuffisance théorique du Territoire en ce domaine est donc en définitive une nouvelle dépendance. Elle est aggravée par le fait que d'autres produits alimentaires doivent eux aussi être importés.

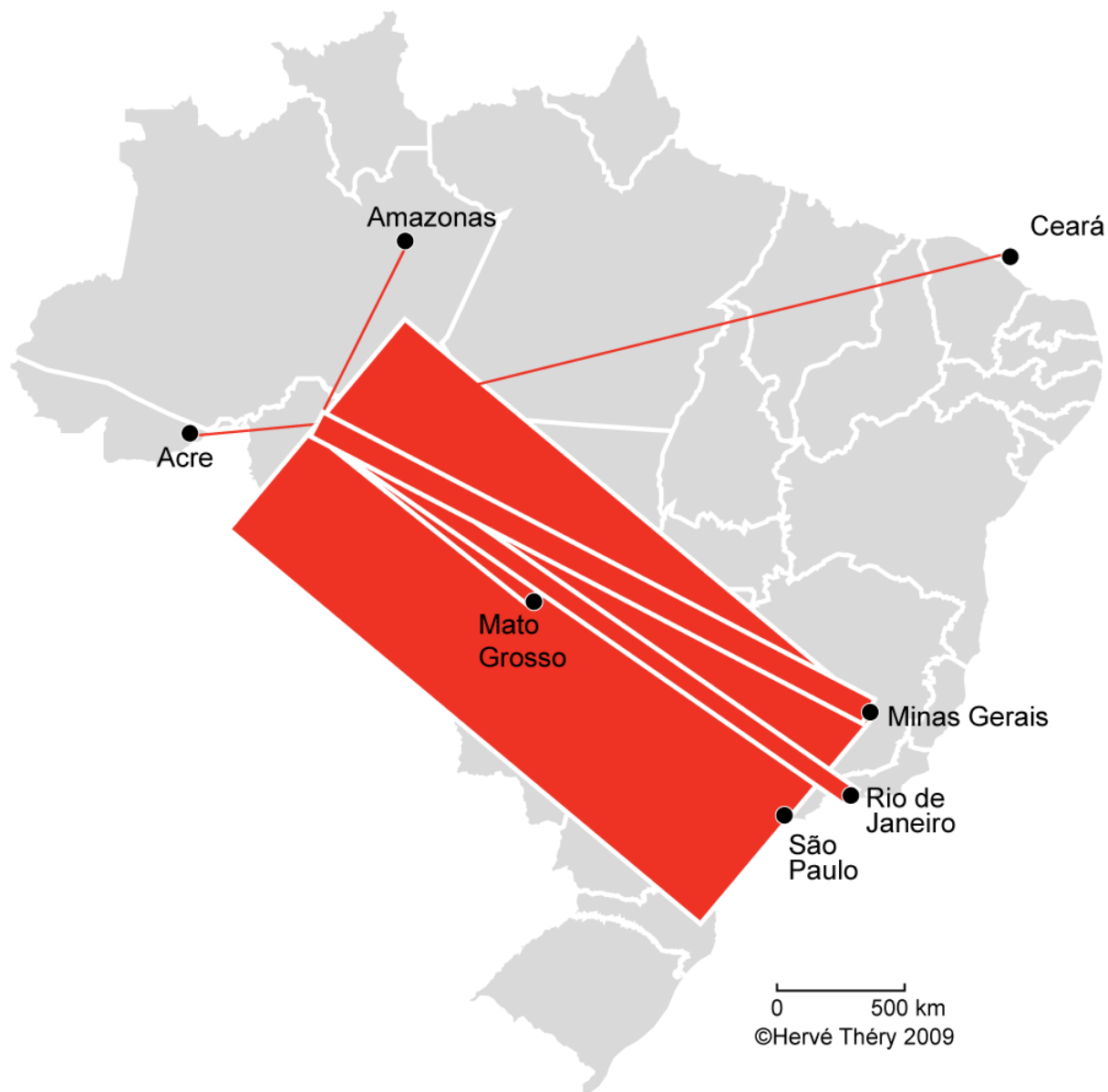
Le bilan s'établit ainsi:

**Tableau 15 Origine des produits consommés en Rondônia**

	Interne	Mato Grosso	São Paulo	Pará	Paraná	Bolivie
Riz	80	20				
Haricots	40	10	40	10		
Maïs	60	20			20	
Farinha (manioc)	50			50		
Pommes de terre			100			
Viande	20	40				40

Source Secretaria de Economia, Agricultura e Colonização

**Carte 34 Commerce du Rondônia avec les autres États**



Pour les importations du Territoire, élément pourtant très intéressant, nous ne disposons que de données fragmentaires. Grâce à l'obligeance de Madame M. Mesquita nous disposons de quelques chiffres relatifs aux importations par cabotage en 1970, tirés d'un travail inédit sur la vie de relations de Porto Velho, et dont la source est la collation des manifestes de navires. Il en ressort que les importations se font à 95 % à partir de Manaus et

Belém, et atteignent un total de 38 700 tonnes. Dans ce total, on peut distinguer, pour le port de Belém, les matériaux de constructions, les métaux et structures métalliques (57,5 %), pour celui de Manaus les produits pétroliers (76,5 %). Ces importations lourdes justifient en effet le transport par eau, mais l'ouverture prochaine de la route vers Manaus risque de mettre fin au trafic avec ce 'sert, qui représentait 82 % du cabotage aux importations: dès juillet 74 les produits pétroliers arrivaient à Porto Velho par camions, par petites quantités encore puisque la route n'était pas officiellement ouverte. Le cabotage est donc très gravement compromis, ce qui n'est pas étonnant vu l'archaïsme des conditions: navires trop petits, aucune installation portuaire, fleuve ni dragué ni balisé.

L'essentiel est donc la route, sauf pour l'importation d'un produit très spécial, les hydrocarbures raffinés par les installations de Manaus. En outre viennent de Manaus les produits importés qui bénéficient de l'exemption de taxes de la SUFRAMA<sup>26</sup>, étendue pour certains d'entre eux à toute l'Amazonie légale. À ces exceptions près, et en signalant pour mémoire quelques importations lourdes par le fleuve, matériaux de construction, machines de travaux publics, on peut dire que toute importation en Rondônia vient par la BR 364.

Ces importations sont comptabilisées par la SUFRAMA de Manaus, qui ne compte hélas pas à part les entrées par le Rondônia. Une étude par sondage portant sur un mois de la saison humide et un mois de la saison sèche, nous a permis d'arriver aux estimations suivantes, corrigées par les agents locaux de la SUFRAMA: en 1974 les importations de Porto Velho par la route ont atteint 41 000 tonnes pour 4 350 camions (ce sont les habituels camions 10 t Mercedes Benz). Les sondages montrent que la saison des pluies ne diminue guère le nombre des camions qui transitent par la BR 364, même si elle les ralentit, 351 camions en janvier pour 375 en juillet. La provenance des chargements est la suivante:

	<b>Janvier</b>	<b>Juillet.</b>
São Paulo	70 %	66 %
Minas Gerais	10 %	8,5 %
Mato Grosso	10,5 %	8 %
Goiás	6,5 %	7,5 %
Autres	2 %	

Ces importations sont très supérieures aux exportations. On estime que les exportations en 1974 ont été (extrapolation des chiffres de 1972) d'environ 30 000 tonnes, soit un déficit de plus de 10 000 tonnes. Les camions ont souvent beaucoup de difficultés à trouver un fret de retour: bois, caoutchouc en balles, cassitérite, noix du Brésil ne suffisent pas à remplir tous les véhicules. Pour éviter de voyager à vide, ce qui représente une grave manque à gagner et un risque supérieur de détérioration du camion à cause des trépidations sur la piste, les camionneurs ont parfois recours à un spectaculaire expédient: ils chargent deux camions l'un sur l'autre, l'un trouvant ainsi un fret de retour, l'autre s'épargnant ainsi fatigue, usure du camion et dépenses de carburant. Le passage de ces camions juchés l'un sur l'autre n'est pas le moins curieux des spectacles de la BR 364, parmi les bétailières d'où dépassent les cornes des zébus et les *paus-de-arara* (perchoirs à perroquet), les camions d'immigrants où s'entassaient une ou plusieurs familles avec tous leurs meubles, et souvent des animaux, y compris des vaches.

Si l'on examine les manifestes des camions on constate que les États de provenance sont peu nombreux, surtout en saison des pluies: les difficultés semblent décourager les petits fournisseurs alors que les plus importants passent par tous les temps. Les importations sont parfois étroitement spécialisées selon les États: du Mato Grosso ne viennent pratiquement, outre des marchandises venant en fait de São Paulo après une rupture de charge, que des chargements de ciment de marque Itaú, produit dans les cimenteries de cet État. Du Goiás,

<sup>26</sup> qui inclut tout le Territoire et une partie du Mato Grosso



viennent surtout des plaques de ciment- amiante de marque Brasilit. Du Minas Gerais et de São Paulo les chargements sont beaucoup plus diversifiés, on constate pour ces deux États la répartition suivante:

- Produits manufacturés: 53,5 %
- Aliments et boissons: 26 %
- Machines et véhicules, accessoires et pièces: 15,4 %
- Produits chimiques et pharmaceutiques: 5,1 %

Cette répartition suffit à montrer combien les échanges entre le Rondônia et le Brésil industriel ressemblent à ceux qu'ont entre eux pays développés et sous-développés: matières premières brutes et denrées agricoles contre produits manufacturés et machines, à ceci près que le Rondônia n'a pas à assurer la balance de ses paiements.

La formule selon laquelle le Brésil est le seul pays ayant ses colonies à l'intérieur de ses frontières reste vérifiée dans notre cas. La dépendance économique du Territoire en matière de produits manufacturés atteint un niveau difficilement imaginable: on ne trouve pas dans tout le Territoire un objet manufacturé, si humble soit-il, à l'exception des briques et des meubles de Guajará-Mirim, qui ne vienne du Sud par les 3 000 kilomètres de la BR 364. Ce fait met brutalement sur le même pied les différentes villes et régions du Territoire, face à la métropole réelle qu'est Sao Paulo.

Tout au plus les villes peuvent-elles se partager le contrôle des transports, du moins de ce qui est laissé au Territoire de cette fructueuse activité.

Si l'on veut analyser la répartition du transport entre les États pour juger de ce que le Rondônia a su capter de cette activité, il est bon de rapprocher les pourcentages de « provenance des marchandises » de ceux d'« origine des transporteurs ».

**Tableau 16 Provenance des marchandises et origine des transporteurs**

	Provenance des marchandises	Origine des transporteurs	Écart
São Paulo	68	50	18
Mato Grosso	9,25	14	-4,75
Rondônia	0	12	-12
Minas Gerais	9,25	8	1,25
Goiás	7	7,5	-0,5
Autres	6,5	8,5	-2

On constate que les excédents – marchandises produites dans un État mais non transportées sont essentiellement ce que produit São Paulo et pour une faible part le Minas Gerais. Cet excédent (20,75 % des marchandises) n'est qu'en partie récupéré par les camionneurs rondoniens, qui doivent partager le marché des transports à destination de leur propre Territoire avec ceux du Mato Grosso et du Goiás. En fait, pour l'approvisionnement du Rondônia, les entreprises du Territoire n'ont pu saisir qu'une faible part du marché, même pour, le transport la dépendance est donc grande.

L'étude des manifestes montre la répartition suivante des sociétés de transport:

São Paulo	49,1 %
Mato Grosso	14 %
Rondônia	12 %
Minas Gerais	8,1 %
Goiás	7,6 %
Autres	9,2 %

Cette analyse s'appuie sur l'adresse du transporteur mentionnée sur le bordereau des marchandises. À partir de ce même document une typologie des transporteurs peut être établie. On peut estimer que ces transporteurs sont de trois types:

- camions de la société productrice: c'est le cas pour les camions cimentiers ou transporteurs de plaques de ciment-amiante (environ 15 % du total);
- routiers indépendants, le plus souvent propriétaires du seul camion qu'ils conduisent (environ 30 %);
- sociétés de transport (environ 55 %);

Pour mieux comprendre cette typologie, il nous faut en décrire rapidement les trois composantes. Les routiers indépendants ont réussi, parfois comme camionneurs salariés, parfois dans un tout autre domaine, à réunir les premiers fonds pour acheter un camion dont ils paient ensuite les traites par un travail forcené, parcourant sans répit la route, à moins que la recherche de fret ne les immobilise: dans ce cas ils courent très vite le risque de faire faillite. C'est là l'une des voies de l'ascension sociale, au Brésil comme dans toute l'Amérique Latine, un milieu d'hommes rudes et décidés, proches des anciens *bandeirantes*. Parmi ceux qui affrontaient le risque de la piste improvisée ouverte du temps de Juscelino Kubitschek, un des deux français établis à Porto Velho, maintenant gérant de la succursale Chrysler.

Les sociétés de transport quant à elles, sont d'importance variable. Elles peuvent être de très petite taille, quand le routier indépendant peut acheter deux ou trois camions. Ce peut être une activité annexe d'un gros commerçant qui veut ajouter aux bénéfices de son négoce ceux lui viennent du transport. Ce peut être enfin une grosse société qui possède une flotte de camions. Enfin de grosses sociétés industrielles peuvent avoir leurs camions propres pour le transport de leurs produits. Selon les États la répartition n'est pas la même entre les trois types. Nous avons pu établir, un peu empiriquement, car leurs renseignements sont parfois maigres, le tableau suivant, (pourcentages du total transporté, chiffres approximatifs):

	SP	MT	RO	MG	GO	autres	total
Transports de la société productrice	7	3	0	1	2	2	15
Routiers indépendants	13	3	8	3	2	1	30
Sociétés de transport	30	8	4	4	3,5	5,5	55
Total	50	14	12	8	7,5	6,5	100

SP= São Paulo, MT= Mato Grosso, RO= Rondônia, MG= Minas Gerais, GO= Goiás

Les États de Goiás et Mato Grosso ont une assez forte proportion de leur flotte de transport dans la première catégorie, celle des producteurs-transporteurs, grâce aux matériaux de construction. Mais tous les États ont une majorité nette de compagnies de transport. La situation des rondoniens est à part, on ne les trouve que dans les deuxième et troisième catégories, avec une proportion très forte de routiers indépendants: le capital rondonien a été insuffisant pour monter de solides sociétés, celles qui existent ont pour la plupart une origine commerciale, ou sont des filiales de sociétés d'autres États, les données nous manquent pour le dire.

C'est ce qui explique que la dépendance du Territoire en matière de transport soit aussi grande. Il ne lui reste guère que les activités annexes, réparation des camions et de leurs pneumatiques, logement des camionneurs, et bien sûr les activités commerciales de distribution qui sont décidément les plus solides en Rondônia. Encore faudrait-il pouvoir analyser tous les bilans, remonter les filières des capitaux pour voir si la dépendance n'apparaît pas ici aussi. Si ce n'est pas encore le cas, cette mainmise apparaîtra probablement quand le chiffre d'affaires le justifiera: déjà les filiales de sociétés paulistes s'installent dans les commerces jusque-là laissés aux rondoniens, alimentation et boissons, tissus, etc. L'activité la plus indépendante du Rondônia semble donc elle aussi menacée, tout comme celle du Territoire.

## La dépendance du Territoire

Si, à partir de cette étude de la dépendance en matière de commerce à longue distance et des transports, on fait le bilan de la dépendance du Rondônia par rapport au Brésil industriel, on ne peut que constater qu'elle est pratiquement totale: partielle pour l'alimentation, elle est complète pour les produits manufacturés. On ne peut préciser quel est son degré pour le commerce et les services, mais tout donne à penser qu'avec le développement du Territoire ces secteurs vont de plus en plus intéresser les capitaux du Sud, on a déjà vu s'installer des banques, des hôtels modernes, dont l'un est propriété de la compagnie d'aviation Cruzeiro do Sul, une agence de tourisme.

On peut également parler de dépendance culturelle: il n'y a aucun établissement d'enseignement supérieur dans le Territoire, ce qui oblige à aller étudier dans le Sud. La presse locale, limitée aux nouvelles de la ville, la radio aux mains du clergé, et elle aussi très « localiste », ne sont ni très lue ni très écoutée, en grande partie à cause de leur mauvaise qualité technique, les gens du Sud leur trouvent un caractère marqué « *do interior* », du « *bled* ». En outre la télévision, installée pour la coupe du monde de football de 1974, va sans doute leur porter un coup fatal. Or cet émetteur, qui ne porte pas au-delà des limites de la ville, est, à travers la télévision de Manaus, propriété du réseau national Globo, de Rio de Janeiro.

Par bien des aspects le Rondônia pst donc comparable à une colonie du Brésil, pour tous les échanges économiques comme pour les autres types de relations. Et si l'on interroge à ce propos les responsables administratifs, politiques, économiques, que des nécessités de carrière ou d'affaires ont amenés dans le Territoire, on perd tous ses doutes à ce propos. Du moins à Porto Velho, vieille ville « coloniale », alors qu'à Vila de Rondônia on croit au développement autonome du Territoire, on voudrait voir le Territoire émancipé, essentiellement pour régler le problème foncier, qui-passerait aux mains du gouvernement de l'État: c'est-à-dire qu'on fait de la dépendance politique la clef de tous les maux, ce qui nous paraît très contestable.

Car le passage au statut d'État, s'il réglait ce problème, permettant ainsi aux capitaux importante de s'investir sur une grande échelle et – ajoutons-nous – de faire sur une grande échelle de la spéculation foncière – poserait au futur gouverneur d'insolubles problèmes, donc celui des finances ne serait pas le moindre: les États brésiliens ont depuis 1964, une autonomie très restreinte, mais doivent assurer leur équilibre financier.

On en aura une idée en examinant le budget du Territoire de 1970 à 1972 (tableau n° 16) Ces chiffres – qui ne portent que sur le budget du Territoire – sont assez éloquentes. Les autres budgets publics du Territoire, 5 ° BEC, INCRA, sont purement fédéraux et ne font qu'accentuer la dépendance du Rondônia.

En fait le Territoire dépend du reste du Brésil pour le financement des activités administratives et de tous les services publics, dans une proportion de 96,75 % en 1970, 82,2 % en 1971 (on s'explique mal cette subite et provisoire augmentation des ressources), et de 94,7 % en 1972.

Cette dépendance, marque la plus nette de l'état de domination dans lequel se trouve le Territoire, montre assez bien les limites de l'autonomie de nos trois régions et du Rondônia tout entier.



**Tableau 17 Finances du gouvernement du Territoire**

	1970	%	1971	%	1972*	%
Recettes	1 105 641	3,3	8 257 920	17,8	2 644 625	5,3
Recettes du Territoire	406 923		5 677 700		1 511 571	
Ressources propres	448 111		774 470		1 133 054	
Impôt unique sur l'énergie électrique	250 607		1 805 750			
Fond de participation des communes	15 810 514	46,4	20 230 880	43,5	21 278 191	42,6
Ressources de l'Union	17 199 170	50,4	17 924 300	38,7	26 000 000	52,1
Total	34 115 325	100,0	4 413 100	100,0	49 922 817	100,0

Dépenses	1970	%	1971	%	1972*	%
Total	46 413 100		49 922 100			
Administration	10 570 056	44,3	21 117 600	42,3		
Santé	6 600 000	14,2	9 971 627	19,9		
Education	5 500 000	11,8	4 138 619	8,2		
Agriculture et élevage	3 740 000	8,0	4 034 022	8,1		
Energie	3 130 000	7,1	2 750 000	5,5		
Transports	2 670 000	6,2	1 940 035	3,8		
Défense et sécurité	1 178 000	2,5	1 685 203			
Logement et urbanisme	1 000 000	2,1				
Industrie	335 000	0,7				

\*Jusqu'en octobre. Source : Centro de informações econômico-fiscais in *Anuário estatístico de Rondônia*

Le Territoire fédéral de Rondônia est donc bien, dans une très large mesure, une sorte de colonie intérieure du Brésil, dont il dépend politiquement, économiquement, commercialement, culturellement. Son développement, que nous avons longuement étudié, est réel: accroissement démographique rapide, conquête et mise en valeur de vastes espaces, croissance urbaine et commerciale. Mais il ne faut pas perdre de vue à quel point ces mutations sont dépendantes de facteurs externes: son point d'origine, la décision d'ouverture et la construction de la route, est dû à une initiative de Brasília, de même l'ouverture des projets de colonisation. L'afflux démographique qui a suivi et qui alimente la conquête de l'espace est en partie dû aux conditions propres à la région, mais aussi aux conflits agraires dans le Sud qui mettent les immigrants sur les routes, et à la propagande, officielle ou non, qui les pousse au long de le BR 364. La création d'entreprises agricoles ou commerciales, la gestion et l'organisation du développement du Territoire sont largement entre les mains de ressortissants d'autres États quelle est finalement la part du Rondônia dans ces mutations? C'est en fait le Brésil qui « *toma conta* », « s'empare », de la région pour et par le Sud développé, comme d'un nouvel Eldorado, qu'on abandonnera s'il n'est pas assez productif, et dont le développement harmonieux n'est en rien le but recherché. Tout au plus certains organismes sont-ils chargés de tenter de mettre de l'ordre dans ce développement chaotique, tire à hue et à dia par les appétits de tous.

Plus qu'une mise en valeur rationnelle, « intégrée » selon un terme cher aux Brésiliens, on a en Rondônia la mise en coupe réglée d'un nouvel espace par des initiatives parallèles, chacune visant à son propre profit dans un secteur déterminé. Qu'on ne voie là aucun jugement de valeur: ce type de conquête a été celui des États-Unis par exemple, et aussi de bien des régions du Brésil lui-même. À la longue tous les secteurs de profit possibles sont occupés et finissent par constituer une économie complète. Mais il nous faut garder en mémoire ces faits au moment de tenter de discerner les perspectives offertes aux diverses activités et d'esquisser des indications sur l'avenir probable du Territoire lui-même.

## Bilan et perspectives



**Photo exergue 16 L'avenir du Rondônia**

(photo Hervé Théry 1974)

Un bilan du développement du Territoire peut d'autant plus facilement se faire activité que celles-ci sont quasi indépendantes les unes des autres.

### **Extractivisme végétal**

Bien des produits de cet extractivisme sont menacés par les substituts de synthèse: c'est le cas de l'ipéca ou des gommés non élastiques. Déjà en profonde décadence, ces cueillettes semblent vouées à la disparition. L'extractivisme, habituellement, ne veut avoir à traiter, massivement, qu'un très petit nombre de produits bien connus - laissant de côté eu détruisant des ressources peut-être meilleures (plantes médicinales, fruits) L'exploitation se concentre en Rondônia sur deux produits principaux: noix du Brésil et caoutchouc naturel.

Le système traditionnel de ramassage de la noix du Brésil, fondé sur l'*aviamento*, semblait condamné par la possibilité offerte aux ramasseurs d'entreprendre d'autres activités principalement l'agriculture. Mais l'installation de l'usine de traitement de Guajará-Mirim a relancé la demande et favorise une reprise de l'activité, dans toute la vallée du Mamoré-Guaporé, et en Bolivie. Sur la BR 364 et dans toute la zone pionnière les conditions de transport – les camions sont à le recherche d'un fret de retour – ont permis de maintenir le ramassage comme activité d'appoint. La législation respectée en la circonstance car elle coïncide avec l'intérêt du producteur, interdit d'abattre la *castanheira do Pará* (*Bertholletia excelsa*) qui porte les noix. Au milieu des champs on voit souvent se dresser cet arbre immense – le plus haut de l'Amazonie – dont la production donne eu petit agriculteur une ressource monnayable non négligeable.

Cette activité semble donc pouvoir continuer. On ne peut que souhaiter que le premier traitement se fasse de plus en plus sur place, favorisant un petit emploi « industriel », mais avec des salaires très bas. C'est précisément ce facteur qui permet au Territoire de résister tant bien que mal à la concurrence, en particulier à celle de l'État du Pará, dont la noix porte le nom en portugais et qui dispose, outre de vastes ressources, d'une situation bien meilleure par rapport aux marchés de vente et d'exportation. C'est le maintien de cette compétitivité, ainsi que celui de la demande pour ce produit (les noix ne servent guère qu'à accompagner les apéritifs, principalement aux États-Unis), qui conditionnera l'avenir de cette activité.

Pour le caoutchouc naturel, le problème, de la demande ne, se pose pas, le Brésil important massivement ce produit, la menace la plus sérieuse qui pèse sur cette activité est liée, au système archaïque d'exploitation avec ses relations de travail inacceptables, Mais les *seringalistas* ne voulant renoncer à aucun de leurs privilèges empêchent toute évolution. La conséquence est l'abandon des *seringais*, les *seringueiros* n'ayant plus aucune envie de supporter l'esclavage de l'*aviamento* alors que l'ouverture de la région leur offre de nouvelles possibilités de travail. Faute de main-d'œuvre, qui produit en fait le gros du bénéfice, les *seringalistas* doivent renoncer, vendre leurs terres s'ils ne veulent pas les mettre en valeur par l'élevage, ce à quoi beaucoup répugnent, faute de capitaux ou d'initiative. La naguère toute-puissante association des *seringalistas* a dû céder le haut du pavé et n'est plus qu'un petit groupe de pression, doté d'un pouvoir très restreint. Son attitude pourtant suffit à empêcher toute rénovation des méthodes de l'extractivisme que tentent de mettre en place la *Superintendência de Borrecha* et l'ACAR, rénovation fondée sur une amélioration des conditions de vie et de travail des *seringueiros*. Par ailleurs les plantations d'hévéas ont jusqu'à présent toutes échoué, et celles qui sont en phase de croissance courent le risque de finir de même, car les problèmes de phytopathologie de l'hévéa ne sont toujours pas résolus en Amazonie.

Les perspectives de l'extractivisme végétal traditionnel sont donc peu encourageantes. Une activité nouvelle est en revanche en plein développement: l'abattage des arbres pour le bois, malgré la présence de nombreuses scieries fonctionnant au maximum de leurs possibilités, ce n'est qu'une faible part du bois abattu qui est scié et vendu, le reste disparaissant dans les brûlis, y compris nombre d'arbres à *madeira de lei* (bois précieux).

Les scieries en fonctionnement réalisent des bénéfices considérables qui leur font envisager des projets d'agrandissement et de modernisation, et attirent de nouvelles installations. À court terme donc, cette activité est promise à un rapide développement, mais le nombre des scieries augmentant, celui des arbres disponibles près de la route diminuant, les marges bénéficiaires vont aller se réduisant. Cette activité, purement prédatrice (le reboisement obligatoire n'est pas fait, ou l'est hors du Territoire), n'aura donc qu'un temps si les scieries restent au bord de la 1a BR 364, comme c'est actuellement le cas. Cela n'est pas fait peur gêner les *madeireiros* (exploitants du bois), qui ont souvent déjà déplacé plusieurs fois leurs installations, volontairement rustiques. Les énormes réserves en bois du Territoire constituent une valeur telle que les scieries peuvent envisager, au besoin en se groupant, d'ouvrir des routes pénétrantes pour accéder à de nouvelles zones de forêts. Pour ce faire les documents Radam et surtout la carte de végétation seront très utiles et l'on peut penser que les gérants des scieries sauront les lire. Ce n'est donc pas demain que le pillage de la forêt cessera et les projets de réserve forestières risquent de connaître le sort de celle de Jarú, où les défrichements commencent à proximité immédiate de la plaque indicatrice.

Selon qu'on prend plus au moins au sérieux les affirmations selon lesquelles la forêt amazonienne fournit une forte proportion de l'oxygène mondial, on s'en inquiétera plus ou moins. En tout cas on regrettera l'exploitation brutale et irrationnelle qui se prépare: pour ouvrir le passage vers les quelques troncs exploitables, il faut abattre des dizaines d'arbres qu'on laisse pourrir sur place. Mais tant que les scieries se borneront à accompagner le front



pionnier, achetant – à très bas prix - des arbres qui auraient été brûlés, ces regrets seront superflus puisque l'alternative de défricher ou non la forêt ne dépend plus des scieries, mais des petits agriculteurs.

## Extractivisme minéral

Le problème crucial en ce domaine est celui des réserves. Après avoir fait des estimations très optimistes, on a avancé, le chiffre de 2 millions de tonnes, le DNPM évalue ainsi les réserves de cassitérite (*Anuário mineral brasileiro* 1973):

Réserves mesurées	43 250 tonnes
Réserves estimées	2 297 tonnes
Réserves inférées	7 193 tonnes
Total	52 740 tonnes

Si l'on se fonde sur une production de 4 000 tonnes par an – ce qui est un peu supérieur à la réalité, mais pourrait bien être vite dépassé quand toutes les installations seront en place et fonctionneront – les réserves assurent une production de 10 ans, au mieux de 13. De nouvelles découvertes sont très peu probables, les *garimpeiros* ayant exploré jusqu'au dernier *igarapé*. Comme cette activité se limite à l'extraction du minerai avec des installations relativement légères, l'épuisement des gisements entraînera aussitôt la fin de toute activité, à moins que les installations (routes d'accès, bâtiments, générateurs électriques) ne servent à créer une *fazenda* d'élevage. Aucun projet de traitement n'est prévu, donc pas la moindre « retombée » industrielle à espérer. Tout au plus peut-on espérer que des gisements d'autres métaux ou minéraux seront découverts, ce que permet de supposer la géologie de vieux socle du Territoire: on annonce de l'or dans la vallée du Mamoré et des diamants dans celle du Roosevelt, mais le DNPM ne confirme pas la nouvelle. On ne peut donc guère fonder d'espoir sur l'extractivisme minéral.

## Agriculture

La question la plus préoccupante est ici celle des sols: ils sont mal connus en détail, mais ces latosols, au mieux podzols, d'ou la forêt est brutalement enlevée, risquent de se révéler fragiles sous le double prélèvement des cultures et du lessivage. Le brûlis les enrichit certes un peu, mais cet apport est vite entraîné par les pluies, et les façons culturales primitives, sans aucun apport d'engrais, auront vite fait de les épuiser complètement.

Or on voit mal comment le système agricole actuel pourrait permettre de meilleurs soins et une meilleure préservation des sols: c'est une agriculture de subsistance, par très petites unités, sans capitaux ni technique, à laquelle des paysans.misérables sont contraints par la nécessité pressante de se nourrir. Leur position, sauf pour les privilégiés des programmes de colonisation de l'INCRA, est encore aggravé par leur situation financière précaire, qui leur rend difficile l'achat d'outils, semences et produits de traitement et les maladies qui, les affaiblissant, leur interdisent de travailler avec plus de soin. L'action de l'ACAR pour développer les connaissances techniques de ces petits agriculteurs manque de moyens pour, changer cette situation aux profondes racines, sociales et économiques. Le *Banco do Brasil*, échaudé par diverses expériences de prêts à fonds perdus, même dans les colonies du gouvernement, hésite à fournir le crédit qui permettrait d'accroître les revenus par le recours aux cultures commerciales. Car ces petits agriculteurs sont très instables, ayant, avec leurs parents ou pour leur propre compte, émigré déjà une ou plusieurs fois, ils n'hésitent pas à répartir si la terre ne les nourrit plus: l'agriculture est en la circonstance une sorte d'extractivisme, où la ressource à exploiter est la terre vierge. De surcroit, la possession de la terre n'étant pas assurée, le colon n'a guère de raisons de tenir à un lopin dont il peut être expulsé d'un jour à l'autre: il s'agit d'en tirer au plus vite le maximum, sans songer à sa préservation.

Pourrait-on concevoir une forme d'agriculture moins prédatrice? Les plantations de cacaoyers, d'hévéas et de caféiers semblent plus prometteuses, mais elles sont trop peu avancées pour qu'on connaisse leurs réactions aux maladies, ou celles des sols, une fois encore. De plus elles ne sont possibles qu'avec un certain apport de capitaux ne pouvant être fournis pour le moment que par l'INCRA ou quelques petits capitalistes que ne rebute pas l'irrégularité de la situation foncière. Par ailleurs les capitaux disponibles préfèrent se porter sur l'extraction du bois ou l'élevage – à l'exception de quelques plantations de caféiers qui ne pourront jamais prétendre rivaliser avec les grands États producteurs et devront se contenter du marché local. Le « projet Burareiro » de l'INCRA (délimitation et vente de parcelles de 500 has au nord de Jarú pour la culture du cacao) semblait en sommeil en 1974, dans l'attente des nouvelles orientations de la politique nationale et, des résultats des plantations expérimentales. Il ne semble donc pas que l'avenir du Rondônia soit l'agriculture, ce qui n'est pas très étonnant si l'on considère la faible qualité des sols et l'excentricité du Territoire. Pourtant on ne peut songer à renvoyer les petits agriculteurs déjà installés s'ils ne le veulent pas, et il serait urgent de leur assurer rapidement crédit et assistance technique: mais qui le veut ou le peut? On se prend à penser que l'on a envoyé les colons pour faire place nette dans le Sud, par le bâton de l'expulsion et la carotte de l'Eldorado amazonien, et non pour développer une région qu'ils ne font en fait que piller à moyen- terme. A moins que le calcul – peut-être élaboré après coup – n'ait été comme sur la Transamazonienne, de donner une « vitrine », les exemplaires projets de l'INCRA qui attire les petits agriculteurs, décongestionnant ainsi les régions de départ et fournissant de la main-d'œuvre peu exigeante aux grands-projets qui s'installeront dans une seconde phase. En Rondônia le calcul n'est probablement pas aussi net, les grands projets privés n'étant pas encore en vue. Pourtant on peut les voir annoncés dans l'élevage.

## **Élevage**

Cette activité est de plus en plus celle qu'on considère comme l'avenir de l'Amazonie: les projets de grande taille pour l'élevage extensif se multiplient dans toute la périphérie sud de l'Amazonie légale, en particulier Mato Grosso, Goiás et Sud du Pará. Mais ces investissements importants reposent sur la possession de vastes espaces de terres, il est d'ailleurs probable que dans bien des cas l'élevage n'est que secondaire par rapport au souci de dominer des terres qui prendront de la valeur ou sont susceptibles de renfermer des minerais précieux. Dans ces conditions on comprend bien que des investisseurs sérieux – et certains la sont éminemment, banques d'affaires, grandes sociétés brésiliennes ou multinationales – ne risquent pas leurs capitaux sans obtenir un titre de propriété en bonne et due forme. En outre cette situation interdit d'obtenir pour des projets agricoles le financement de la SUDAM qui, par le biais des « stimulants fiscaux » peut représenter plus de 70 % du capital investi. Seuls se lancent donc dans l'aventure des spéculateurs endurcis qui comptent sur le fait accompli et une sorte de « possession vaut titre » pour revendre à bon prix quand la situation sera régularisée. Des problèmes techniques se posent ainsi que ceux des sols. Il est moins déterminant que pour l'agriculture car la couverture herbeuse, sans donner la protection de la forêt dense, évite les effets mécaniques de l'érosion et le bétail donne un peu de fumure. Mais le lessivage continu et les sols s'appauvrissent, favorisant l'invasion par les graminées dures et impropres à la consommation pour le bétail. Malgré tout ce sont les problèmes juridiques qui sont les plus graves. L'avenir de cette activité est donc suspendu à la décision politique de maintenir ou non le statut territorial, ou du moins ses implications en matière foncière.

## **Industrie et services**

Le développement est étroitement lié à celui des activités primaires. En effet une croissance non spéculative de ces secteurs repose sur un marché local solvable, donc des

activités susceptibles de dégager un revenu qui paie les importations et permette d'investir. Car ce marché local est demandeur de produits manufacturés et de services et peut même, s'il est assez important, permettre de monter de petites industries de substitution d'importations. Cela suppose un revenu distribué à peu près également pour former une couche large d'acheteurs potentiels et non une foule de très petits revenus au service de grandes unités qui, quant à elles, ont peu recours aux services locaux: c'est donc non seulement la formation d'un fort revenu local qui est nécessaire, mais aussi sa large distribution. En outre une certaine protection est nécessaire pour les débuts de ces secteurs – ce qui serait légitime et facile dans le cadre du Territoire – faute de quoi, grâce aux situations acquises et aux économies d'échelle, ce seront les industries et sociétés du Sud qui s'empareront du marché et priveront du même coup le Territoire d'autonomie et d'une large part des Comptes. Comme nous avons vu que ce processus est déjà engagé pour les transports et le commerce, on peut penser qu'il est déjà très tard et que très vraisemblablement tous les secteurs très rentables de la petite industrie, du commerce – commercialisation des produits de l'agriculture et de l'extractivisme, commerce de distribution et des services – seront concentrés entre les mains de firmes extérieures au Territoire, avec peut-être quelques capitalistes locaux plus entreprenants et plus aptes à penser à la gestion d'une entreprise plus grande. Cela dans l'hypothèse où la croissance démographique continue ou se stabilise à ce niveau, car son arrêt brusque ou le reflux entraînerait une vague de faillites ou de départs vers les nouvelles zones pionnières: ces activités supérieures dépendent donc du développement général du Territoire.

Il nous est apparu, à propos des activités urbaines, que la distribution du revenu serait déterminante. Or, c'est la façon dont s'organisera la mise en valeur agricole, petites unités agricoles ou grands élevages, qui déterminera de très près la distribution de ce revenu. Selon les options, le Territoire peut connaître des évolutions divergentes.

Si on laisse agir les lois de l'économie de marché la concentration se fera et l'on verra apparaître progressivement une organisation de l'espace par des vastes entreprises extractivistes ou agro-pastorales (ou combinant ces activités) qui auront conquis tous les espaces vierges ou reconquis les terres des *posseiros* par la force ou l'achat, et n'utiliseront qu'une faible part de la population actuelle sous statut de salariés agricoles. Ne résisteront à leur influence économique et politique que les projets de l'INCRA, s'ils continuent à donner satisfaction aux colons. Cette prévision n'a rien de prophétique puisque ce sont ces processus que l'on observe dans des régions du Brésil qui ont autrefois été pionnières. L'introduction à la campagne des méthodes de gestion industrielle qu'appelait de ses vœux le ministre brésilien de l'Agriculture A. Paulinelli conduit à la constitution d'entreprises agro-industrielles de taille importante, et s'accommode mal d'une poussière de petites exploitations, ce qui suppose d'évacuer une nouvelle fois les immigrants déjà chassés du Sud par les mêmes processus.

Il en résulterait une diminution des activités urbaines, d'autant plus accentuées que ces unités disposeraient de leurs propres structures commerciales, de transports privés, de services particuliers grâce à leur liaison constante avec les métropoles dont elles dépendent. Les villes perdraient une bonne partie de leurs fonctions, à part de rares services (administration, télécommunications, banque, etc.) qui ne sont pas envisageables dans une *fazenda*. Il va sans dire que cette solution, optimale du point de vue de la rentabilité, serait très coûteuse socialement, provoquant des départs en masse, des faillites nombreuses, et une chute sensible de la population, sans parler de la dépendance complète vis-à-vis des métropoles, en l'occurrence de São Paulo. Sans même aller jusqu'à son terme, ce processus, en s'engageant, « casserait » le développement du Rondônia.

Existe-t-il une autre solution? Elle existe bien, mais sa mise en place supposerait d'aller à contre-courant des lois de l'économie de marché: seule une politique de soutien à la petite et moyenne activité agro-pastorale, avec ce que cela suppose de crédit, de recherche des cultures adaptées et des façons culturelles susceptibles de les prolonger pendant une longue



période, peut donner une base économique à un développement non spéculatif et non prédateur du Territoire. Sur cette base pourra être édifié le système coopératif qui, drainant les bénéfices de la commercialisation des produits agricoles, donnera les revenus constants et bien répartis qui fonderont les activités urbaines. Celles-ci, de la distribution des produits manufacturés à l'élaboration locale de certains de ceux-ci, peut se développer jusqu'à une taille moyenne, sans prétendre rivaliser avec les métropoles: on pourrait alors voir se constituer dans le Territoire une région agricole solide, susceptible de donner à des milliers d'immigrants un niveau de vie satisfaisant.

Mais cette politique courageuse irait à l'encontre de bien des appétits et supposerait une volonté unique, disposant des pouvoirs qui sont actuellement dispersés entre les mains d'organismes mal coordonnés. Pourtant des atouts existent: le statut de Territoire autorise bien des mesures qui ne seraient acceptées nulle part ailleurs, dont le meilleur exemple est l'interdiction d'exporter le bois en grumes qui a amené les scieries à se fixer dans le Territoire. La somme des pouvoirs qui est déjà entre les mains des divers organismes agissant en Rondônia serait sans doute suffisante pour contrebalancer les lois du marché et promouvoir un développement harmonieux du Territoire aux bases économiques et sociales assez fermes pour durer, au lieu de l'explosion actuelle dont les suites peuvent être une non moins rapide retombée. La volonté de promouvoir ce type de développement existe, à l'INCRA, à l'ACAR, chez beaucoup d'individus de tous les services. Mais la coordination manque, les moyens aussi. Trop d'intérêts seraient lésés alors que les défenseurs de cette solution ne peuvent compter sur l'appui des principaux bénéficiaires éventuels, les petits paysans, trop ignorants et trop inorganisés. Et vouloir les instruire, les organiser amène très vite les accusations de subversion ou de communisme: l'INCRA, voulant développer dans ses projets le coopératisme pour la commercialisation des produits agricoles et les tâches communautaires, a indisposé les intermédiaires en menaçant leurs bénéfices et inquiété les autorités de sécurité en leur faisant craindre que l'auto-organisation n'aille plus loin, et ces initiatives ont, été découragées en haut lieu.

De plus la politique générale du gouvernement Geisel est désormais de favoriser la création de « pôles » en Amazonie, autour de grands investissements miniers, forestiers et agro-pastoraux: le Rondônia est l'un de ces pôles et tout donne à supposer que la solution conforme au système économique dominant l'emportera, malgré les oppositions locales de fonctionnaires qui voient tout ce que cette solution peut avoir de socialement injuste, de prédateur, de contraire à toute possibilité de développement autonome de la région. Elle a à son actif de favoriser les grands intérêts paulistes et, bien souvent, à travers ceux-ci, étrangers, qui ont l'oreille du gouvernement. Le Rondônia suivrait alors l'évolution de l'Amazonie tout entière: ce n'est pas encore le cas, et le Territoire garde en Amazonie une certaine originalité.

Il est évident, et nous nous bornerons ici à le rappeler, que cette originalité est liée au statut territorial, principalement au statut de la terre. Nous avons partout vu reparaître ce thème, dans toutes les activités rurales ou urbaines, entravant ou gênant le développement, le désorganisant en tout cas. Mais peut-être est-ce là précisément la chance qu'a le Rondônia d'échapper au sort commun de l'Amazonie. Pour peu qu'il soit maintenu, qu'on mette fin aux invasions des *grileiros* ou du moins qu'on les limite, une chance unique existe de pouvoir créer dans ce cadre une région de développement réel au lieu d'une « colonie d'exploitation », pour reprendre les catégories de l'Empire colonial français, où ce terme s'opposait aux « colonies de peuplement ». Cela suppose une volonté bien arrêtée, qui existe à la tête et dans tout l'État-major de l'INCRA de Porto Velho, principale partie prenante en ce domaine, disposant de vastes moyens matériels, et de tout un arsenal juridique.

Mais désormais cette volonté locale est en contradiction avec la ligne nationale du gouvernement et même avec celle de l'INCRA, dont la direction a changé avec le gouvernement. Il s'agit désormais de limiter l'action de cet organisme pour laisser le champ

libre à l'initiative privée. Et pour imposer ce changement, au cours des six premiers mois du nouveau gouvernement, le ministre de l'Agriculture, celui de l'Intérieur et le vice-président de la République, dont la visite avait aussi d'autres motifs, il est vrai, sont venus à Porto Velho. Pourtant, sans que nous puissions expliquer cette résistance, la position de l'INCRA restait ferme aux dernières nouvelles, en décembre 1974. On peut se demander quelles sont les possibilités de maintenir ainsi une politique autonome. Divers facteurs peuvent expliquer le succès de la résistance de l'équipe de l'INCRA, l'éloignement, la faible place que tient le Rondônia dans les préoccupations nationales, le souci d'éviter de violents conflits locaux en maintenant un point de fixation des migrants. Les entreprises sont encore trop rare et la main d'œuvre trop abondante pour que cette concentration d'hommes soit un enjeu.

Une solution ingénieuse existe pour les partisans de l'ouverture du Rondônia aux grands intérêts privés: puisque les difficultés qu'ils rencontrent sont liées au statut territorial, l'idéal serait de transformer ce statut, et pour ce faire le plus simple serait de faire du Territoire fédéral un État à part entière. Outre que cela créerait un nombre non négligeable de postes à pourvoir dans le nouveau gouvernement et les nouvelles assemblées, cela aurait pour conséquence de faire passer le soin de la distribution des terres publiques au gouvernement de l'État, plus accessible aux pressions et éventuellement aux formes monnayées de la reconnaissance. Bien des arguments militent contre cette transformation: la grande dépendance financière du futur gouvernement est le principal (tableau n° 16). La sous-administration, malgré la puissante action des organismes, la complète dépendance économique vis-à-vis du reste du Brésil, font que pour le moment l'article 2 du statut des Territoires garde toute sa valeur:

« L'Union administrera les Territoire en vue des objectifs suivants:

I - développement économique, social, politique et administratif, visant le création des conditions qui rendent possible leur ascension à la catégorie d'États »

Or ces conditions sont pour le moment loin d'être réunies. Pourtant elles étaient tout aussi loin de l'être dans l'ex-Territoire de l'Acre, devenu État de l'Acre en 1956: l'Union continue à y déverser d'énormes crédits, alors que la terre y est en très grande partie aliénée. Ayant cet exemple en tête, et peut-être un souci plus vif de leur intérêt que du bien général, des milieux affairistes ont fait pression pour obtenir le changement de statut. Aux élections législatives de novembre 1974 le candidat du parti officiel Arena avait pour principal slogan que son élection contre le candidat sortant du parti d'opposition aurait pour conséquence le passage au statut d'État. Cette promesse, dont on se doute qu'elle avait des bases solides à Brasília, n'a pas été tenue car dans la vague de mécontentement qui a procuré au parti d'opposition MDB un énorme succès électorale, le candidat de ce parti élu représentant du Rondônia, malgré une considérable mobilisation de toutes les autorités et de tous les moyens d'expression en faveur du candidat officiel. Si bien que le passage à la catégorie d'État a été remis à plus tard, sans que ses partisans abandonnent leur projet.

On voit donc bien ici combien les décisions politiques, et même les résultats d'une élection, sont importantes pour l'avenir du Rondônia jusque dans l'organisation de l'espace et le type de développement. De tractations, de manœuvres de couloir; de la détermination d'individus ou de groupes de pression dépend le destin d'une portion d'espace vaste comme la moitié de la France. Bel exemple des facteurs dont dépend parfois l'évolution d'une région et les niveaux d'analyse auxquels il faut remonter si l'on veut passer de la description à l'explication.

Une originalité incontestable du Territoire fédéral de Rondônia existe donc, dont la racine est politique, mais dont les conséquences sont innombrables et touchent tous les aspects de la géographie humaine de la région. Mais il se peut que cette différence ne soit que provisoire, dans bien des domaines le Territoire devient, comme le reste de l'Amazonie, un

espace dominé par le Sud et São Paulo. Déjà dans les activités urbaines la dépendance apparaît. Il en va de même pour les extractivismes. Parmi les activités rurales, ce qui est pour le moment illégal – la création de vastes entreprises liées à la métropole dominante – pourrait bien être bientôt légalisé: il suffira pour cela de briser la volonté de résistance de l'INCRA local par des mutations honorifiques ou disciplinaires ou de changer le statut du Territoire Bien des intérêts, de ceux qui savent se faire entendre à Brasília, y poussent. Le Rondônia « normalisé » n'aurait plus pour le distinguer du resté de l'Amazonie que des détails de sa géographie physique ou de son histoire.

Nous sommes peut-être donc à la veille d'une nouvelle et radicale mutation de l'organisation de l'espace: la décision de modifier ou maintenir le statut territorial aura sur l'avenir du Rondônia des conséquences aussi décisives que les autres grandes décisions de son histoire, comme la construction de la Madeira-Mamoré, la création du Territoire ou l'ouverture de la BR 364. Il est fort possible que dans quelques mois notre travail soit déjà une étude d'Histoire, mais nous pensons que le moment que le hasard nous a fait choisir pour le mener était tout particulièrement heureux: nous avons pu étudier un moment crucial où la décadence n'a pas rendu encore indéchiffrables les régions anciennes, où la phase de colonisation publique était sans doute à son apogée, mais où s'annonçait déjà l'heure de la mise en valeur privée: deux moments de l'organisation de l'espace par deux types de développement différents étaient bien visibles, un troisième type était déjà discernable qui, s'il reprend les lignes de force du second, en diffère profondément à grande échelle. De plus, mener l'étude à ce moment nous a permis de bien sentir le poids des décisions politiques, les conséquences géographiques qui en découlent, de montrer le choix entre des options décisives, qui doit être fait rapidement, tant la décision prise orientera de façon déterminante l'avenir de la région.

De ce travail nous pensons pouvoir tirer quelques conclusions: nous espérons avoir pu faire connaître cette région dont au départ nous ignorions à peu près tout, et sans doute n'étions-nous pas seul dans ce cas. Et cette région amazonienne offre l'avantage d'être un cas particulier dans le cadre général amazonien que les études du laboratoire associé 111 du CNRS commencent à cerner avec une certaine précision, ce qui enrichit un peu notre connaissance de l'Amazonie. De plus cette étude nous a permis d'apporter un certain nombre d'exemples qui font bien ressortir toute l'importance des limites et des décisions politiques quand se décide le type de mise en valeur d'un espace. Le fait que notre région était, jusqu'à présent peu occupée et peu peuplée donne à ces facteurs un impact très grand et très net, particulièrement facile à étudier et exploiter.

Et si ce travail, forcément superficiel puisqu'il est global, et qu'il est le premier, pouvait aider les responsables de ces décisions à en mieux peser le poids, nous espérons qu'ils se souviendront plus des modestes apports qu'il contient que des critiques qui y sont émises. Si, outre une meilleure connaissance de la région et quelques matériaux fournis à la réflexion géographique, nous avons pu apporter une contribution – si faible soit-elle – au réel développement du Territoire fédéral de Rondônia, nous en serions extrêmement satisfait.



# Routes et déboisement en Amazonie brésilienne : Rondônia 1974-1996 (1996)

Hervé Théry<sup>27</sup>

*Texte adapté d'un article paru dans M@ppemonde 3/97, accessible à l'adresse suivante : <http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M397/Thery.pdf>*

## Résumé

Le déboisement de l'Amazonie est étroitement en rapport avec la construction du réseau routier, et notamment du réseau des routes vicinales. Une comparaison des réseaux routiers existant en 1974 et en 1993 dans l'État de Rondônia illustre les effets de l'extension de la grille orthogonale, issue des premiers schémas de colonisation.

## Abstract

Deforestation in Amazonia is closely linked with the building of roads, especially local roads. A comparison between the road networks of 1974 and 1993 in Rondônia illustrates the effects of the spreading of the orthogonal grid originally set up in the colonisation schemes.

## Resumo

O desmatamento da Amazonia está estreitamente relacionado com a construção da rede rodoviária, especialmente das estradas vicinais. Uma comparação das redes existentes em 1974 e 1993 em Rondônia ilustra os efeitos da extensão da grade ortogonal, originalmente implementada nos projetos de colonização.

- AMAZONIE • RONDÔNIA • ROUTES • DÉBOISEMENT • GRILLE
- AMAZONIA • RONDÔNIA • ROADS • DEFORESTATION • GRID
- AMAZÔNIA • RONDÔNIA • ESTRADAS DE RODAGEM • DESMATAMENTO • GRADE

La situation des forêts amazoniennes, si elle attire moins l'attention aujourd'hui qu'au moment de la conférence de Rio de Janeiro, en 1992, n'en est pas moins sérieuse. Des données récemment publiées permettent de faire le point quantitativement sur les superficies récemment déboisées, et surtout de montrer la claire corrélation qui existe entre déboisement et construction de routes.

Il faut ici distinguer d'une part les grandes routes transmazoniennes, par où se fait la liaison avec le Sud du Brésil (d'où viennent les migrants et vers où partent le bois, les aliments et la viande produits en Amazonie), et les routes vicinales, progressivement construites de part et d'autre des premières et au long desquelles progresse la colonisation. Dans le cas du Rondônia, l'État où le déboisement est le plus avancé, l'observation de l'étoffement progressif du réseau routier depuis vingt ans montre à quel point il est aujourd'hui encore déterminé par les options prises lors de la mise en place des routes vicinales des premiers périmètres de colonisation publique, au début des années 1970. Comme l'extension du réseau interurbain se fait par la consolidation de ces vicinales, leur géométrie est pour beaucoup dans l'organisation du finale du réseau de desserte régionale et la configuration de la zone défrichée ouverte au centre de l'État.

## L'état actuel de la déforestation en Amazonie

Selon des données publiées le 25 juillet 1996 par le Ministre de l'Environnement brésilien, Gustavo Krause, 469 978 km<sup>2</sup> de forêts ont au total été déboisées jusqu'à la mi-1994, soit 12 % du total originel, ou encore une superficie de peu inférieure à celle du territoire

---

<sup>27</sup> École Normale Supérieure / CNRS, Paris, avec la collaboration de Neli Aparecida de Mello, secrétaire technique, SPRN / PPG7, Ministère de l'Environnement, de l'Amazonie légale et des Ressources Hydriques, Brasília

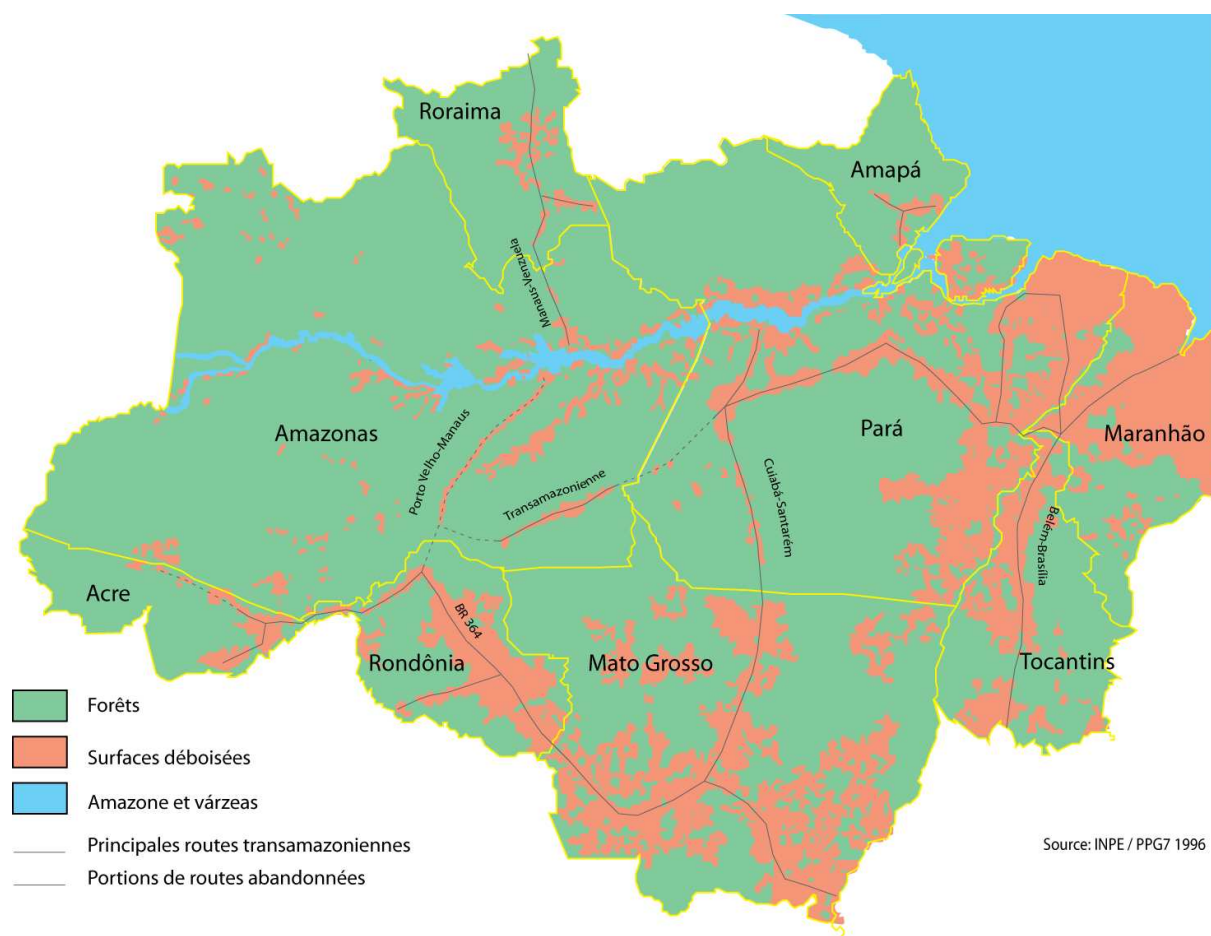
français. Fondées sur des analyses d'images satellitaires réalisées par l'INPE (*Intituto Nacional de Pesquisa Espacial*, l'Institut national de recherche spatiale brésilien), ces études sont menées régulièrement depuis 1978. Elles révèlent qu'après une baisse sensible au début des années 1990, le rythme de déboisement a recommencé à augmenter, il a été d'un peu moins de 15 000 km<sup>2</sup> pour les années 1992-1994.

**Tableau n° 1 - L'évolution du déboisement, 1978-1994**

	(en km <sup>2</sup> par an)					
	1978/1988*	1988/1989	1989/1990	1990/1991	1991/1992	1992/1994**
Acre	620	540	550	380	400	482
Amapá	60	130	250	410	36	
Amazonas	1 510	1 180	520	890	799	370
Maranhão	2 450	1 420	110	670	1 135	372
Mato Grosso	5 140	5 960	4 020	2 840	4 674	6 220
Pará	6 990	5 750	4 890	3 780	3 787	4 284
Rondônia	2 340	1 430	1 670	1 110	2 265	2 595
Roraima	290	630	150	420	281	240
Tocantins	1 650	730	580	440	409	333
<b>Amazonie légale</b>	<b>21 130</b>	<b>17 860</b>	<b>13 810</b>	<b>11 130</b>	<b>13 786</b>	<b>14 896</b>
%/an	0,54	0,48	0,37	0,3	0,37	0,4
* Moyenne de la décennie						
** Moyenne des deux ans Source: INPE 1996						

La carte publiée parallèlement à ces chiffres montre on ne peut plus clairement la corrélation entre les routes et les déboisements: en dehors des bordures des fleuves (Amazone et Madeira principalement) et de taches isolées de savanes arborées, la coïncidence entre les défrichements et les grandes routes est presque parfaite.

**Carte 35 L'état du déboisement en 1996**



Elle le serait plus encore (notamment dans le Mato Grosso et le sud du Pará) si l'on disposait à cette échelle d'une représentation fiable du réseau des routes secondaires et vicinales et de leur dynamique, comme on peut le faire pour le Rondônia, pour lequel on dispose de documents détaillés et surtout d'un recul de plus de vingt ans.

## **Aux origines, le schéma de colonisation de l'INCRA**

Le cas du Rondônia est particulièrement significatif puisque sa population a quadruplé entre 1970 et 1980, et augmenté encore de 130 % entre 1980 et 1991 (le dernier recensement disponible en attendant le résultats du dénombrement de 1996, en cours de traitement), faisant de cet État celui dont la croissance a été la plus rapide de tout le pays.

L'ouverture de la route Cuiabá-Porto Velho (BR364) avait en effet déclenché une ruée dès le début des années 1970, qui avait bouleversé son organisation spatiale<sup>28</sup>. Créé en 1943, sous le nom de Guaporé, le Territoire Fédéral de Rondônia, placé directement sous l'autorité du gouvernement central pour assurer une mise en valeur plus efficace d'une zone stratégique très négligée, ne comptait alors que 21 000 habitants sur ses 243 000 km<sup>2</sup>. Rebaptisé Rondônia en l'honneur du Maréchal Rondon, qui y posa les premières lignes télégraphiques et «pacifia» les Indiens (le terme est pour une fois justifié puisqu'il refusa toujours d'employer la violence, même pour se défendre), le Territoire ne connut quelque activité qu'avec la découverte des gisements de cassitérite (minerai d'étain, SnO<sub>2</sub>), en 1952. Dans les premiers temps les prospecteurs devaient faire sortir le minerai à bord de petits avions, puis vint la route.

Construite en même temps que Brasília et la route Brasília-Belém, la Brasília-Acre, inaugurée en 1961 resta une piste précaire jusqu'à ce que, en 1966, un bataillon du génie soit installé sur place: Porto Velho était désormais à deux jours de Cuiabá et à quatre jours de São Paulo (au lieu de quinze jours en saison sèche et jusqu'à trois mois en saison des pluies), ce qui changea tout: de 36 000 habitants en 1950 la population du Rondônia était passée à 70 000 en 1960, 110 000 en 1970, plus de 500 000 en 1980. Dans l'exaltation de la conquête de l'Amazonie le Rondônia fut vanté comme un Eldorado, et sa situation de Territoire Fédéral – où toute la terre non appropriée avant 1943 était propriété fédérale – permettait d'en faire une grande zone de colonisation, sans trop de conflits avec les grands éleveurs ou avec les sociétés de colonisation privée. Le Rondônia devint donc pour un temps le fief de l'INCRA (*Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agraria*, Institut National de Colonisation et de Réforme Agraire), qui y installa une série de *Pics* (Projets intégrés de colonisation), au long de la nouvelle route. Pour aller vite, l'INCRA opta pour un schéma d'organisation géométrique et rigide (figure n° 3), délimitant et attribuant des lots de 100 ha (2 000 mètres sur 500, alignés au long de la route principale ou des parallèles construites progressivement de part et d'autre de celle-ci). Comme les colons devaient laisser la moitié de leur lot en forêt, il en résulta un curieuse structure tigrée qui est aujourd'hui encore bien visible quand on survole cette région

Mais cette colonisation publique fut vite débordée. Alors que les vallées du Madeira, du Mamoré et du Guaporé continuaient pour un temps à vivre paisiblement au rythme du fleuve et de la cueillette (hévéa, noix du Brésil, pêche), les abords de la route étaient saisis d'une fièvre pionnière très comparable à celle du Far West, où ne manquaient ni les conflits avec les Indiens, ni la violence, omniprésente dans les brûlis mal délimités et dans les villes trop vite poussées. L'exploitation de la cassitérite réservée à des compagnies bien équipées, la coupe du bois organisée par des scieries, souvent transférées du Paraná, il ne restait aux immigrants que l'agriculture de subsistance. Les lots de l'INCRA une fois distribués, chacun défricha un coin de forêt où il le pouvait, et c'est un front pionnier de grande ampleur qui s'est

---

<sup>28</sup> C'était l'objet de ma thèse de IIIe cycle, *Rondônia, mutations d'un territoire fédéral en Amazonie brésilienne*, cf. bibliographie.



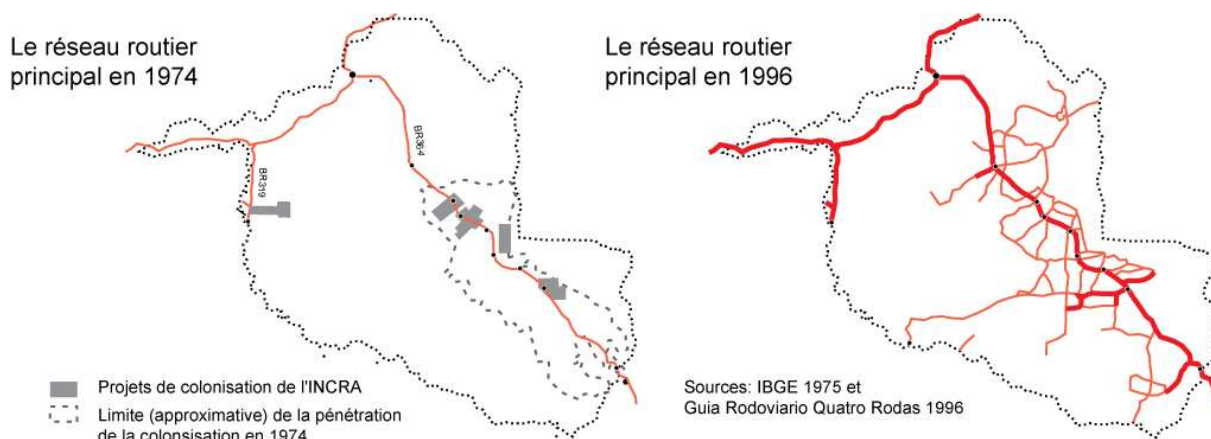
progressivement constitué, une nouvelle organisation de l'espace qui s'est mise en place dans toute la région centrale, à partir des périmètres de colonisation de l'INCRA et en suivant les affluents du rio Machado.

Au milieu des années 1970 on pouvait donc nettement opposer de vastes étendues désertes et les axes peuplés des fleuves et des routes: 80 % de la population vivait à moins de trois kilomètres des deux axes routiers principaux, et 85 % du territoire étaient en fait déserts (à l'exception de quelques groupes indigènes, dont le Nhambiquwara et les Bororos que Claude Lévis-Strauss étudia dans les années 1930, et qu'il décrit dans *Tristes Tropiques*). Le centre de la nouvelle région pionnière était Ji-Paraná, qui n'avait pas trente habitants en 1950 et en a aujourd'hui plus de 100 000. Un peu plus de vingt ans plus tard<sup>29</sup>, ce processus de diffusion a continué à produire ses effets, et considérablement élargi la zone défrichée, à mesure que se développait le réseau routier.

## L'extension du réseau routier

En 1974, on pouvait à peine parler de réseau, puisqu'il se résumait aux deux routes fédérales (non asphaltées) BR364 (Cuiabá-Porto Velho) et BR319 (Porto Velho-Guajará-Mirim) et aux *linhas* de pénétration et de desserte des *Pics* de l'INCRA.

Carte 36 Le réseau routier principal en 1974 et 1996



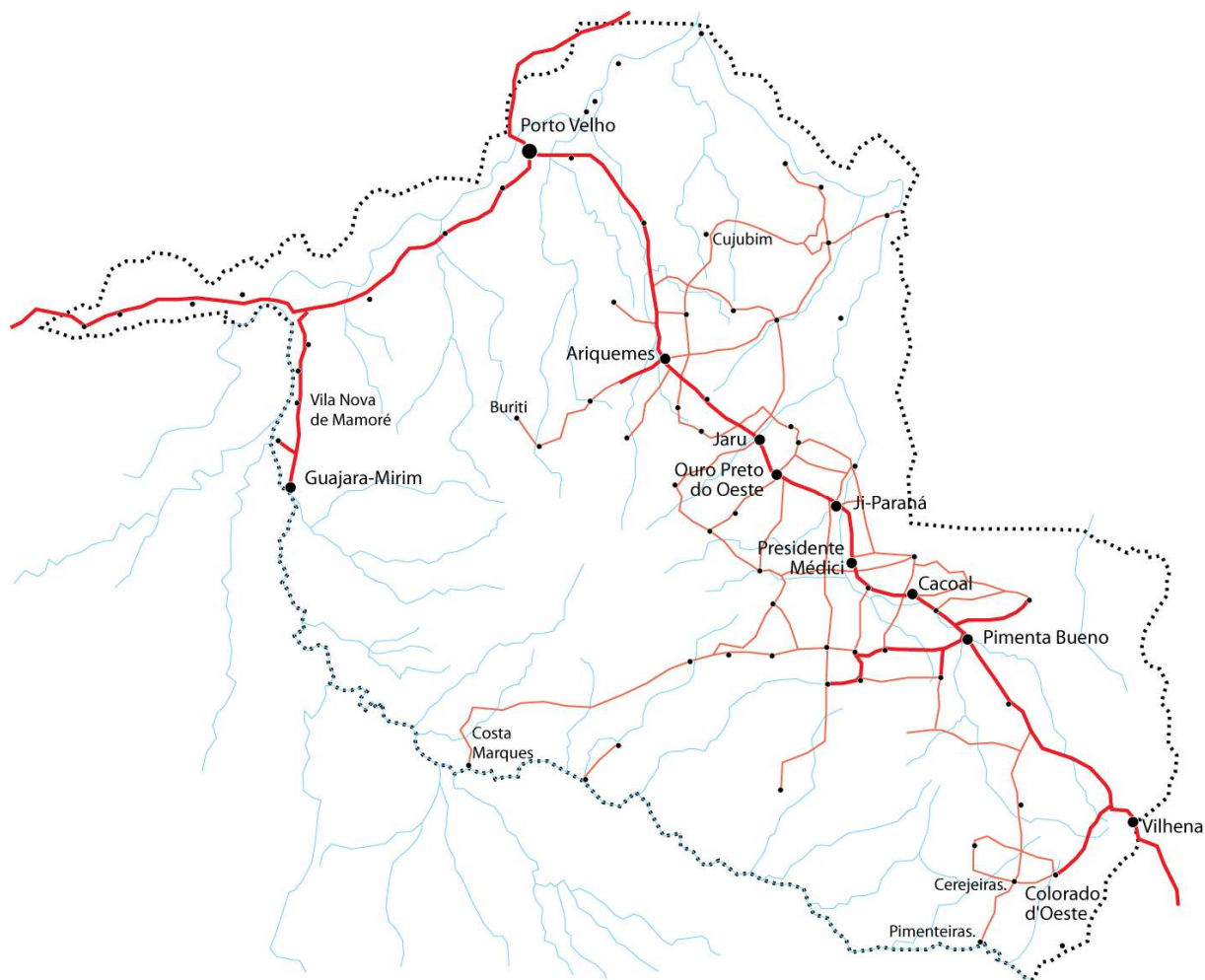
En 1996, le guide routier *Quatro Rodas*, l'équivalent du Guide Michelin des automobilistes brésiliens fait apparaître non seulement quelques axes asphaltés, les deux BR (asphaltées avec l'aide de la Banque Mondiale), prolongées par quelques diverticules de part et d'autre, mais aussi une véritable maille de routes (non asphaltées) qui en émanent; les unes sont des pénétrantes qui s'enfoncent à partir de la route asphaltée sur quelques dizaines de kilomètres, ou parfois des centaines de kilomètres, comme celles qui atteignent le Guaporé à Costa Marques et à Pimenteiras (par Colorado d'Oeste et Cerejeiras, des villes qui n'existaient pas en 1974); d'autres leur sont parallèles et les doublent à l'ouest et à l'est, formant une maille somme toute assez régulière, principalement autour de Ji-Paraná, le cœur de la région pionnière de 1974.

Le tracé anguleux de ces routes a été un peu atténué par les cartographes de *Quatro Rodas*, peu habitués à tracer des virages à angle droit en rase campagne. C'est pourtant bien ce que l'on observe sur le terrain, car ces routes de liaison régionale sont en fait des *linhas* de l'ancienne colonisation publique, ou de leurs successeurs de la colonisation spontanée, qui ont

<sup>29</sup> Données et cartes recueillies lors d'une mission menée pour le compte du Ministère de l'Environnement, de l'Amazonie légale et des Ressources Hydriques du 8 au 17 décembre 1996. Cette mission avait pour objet la sélection des communes de l'État de Rondônia où seront menées des projets intégrés de politique des ressources naturelles: six communes ont été visitées, Nova Mamoré, Costa Marques, Buriti, Cujubim, Pimenteiras et Cerejeiras.

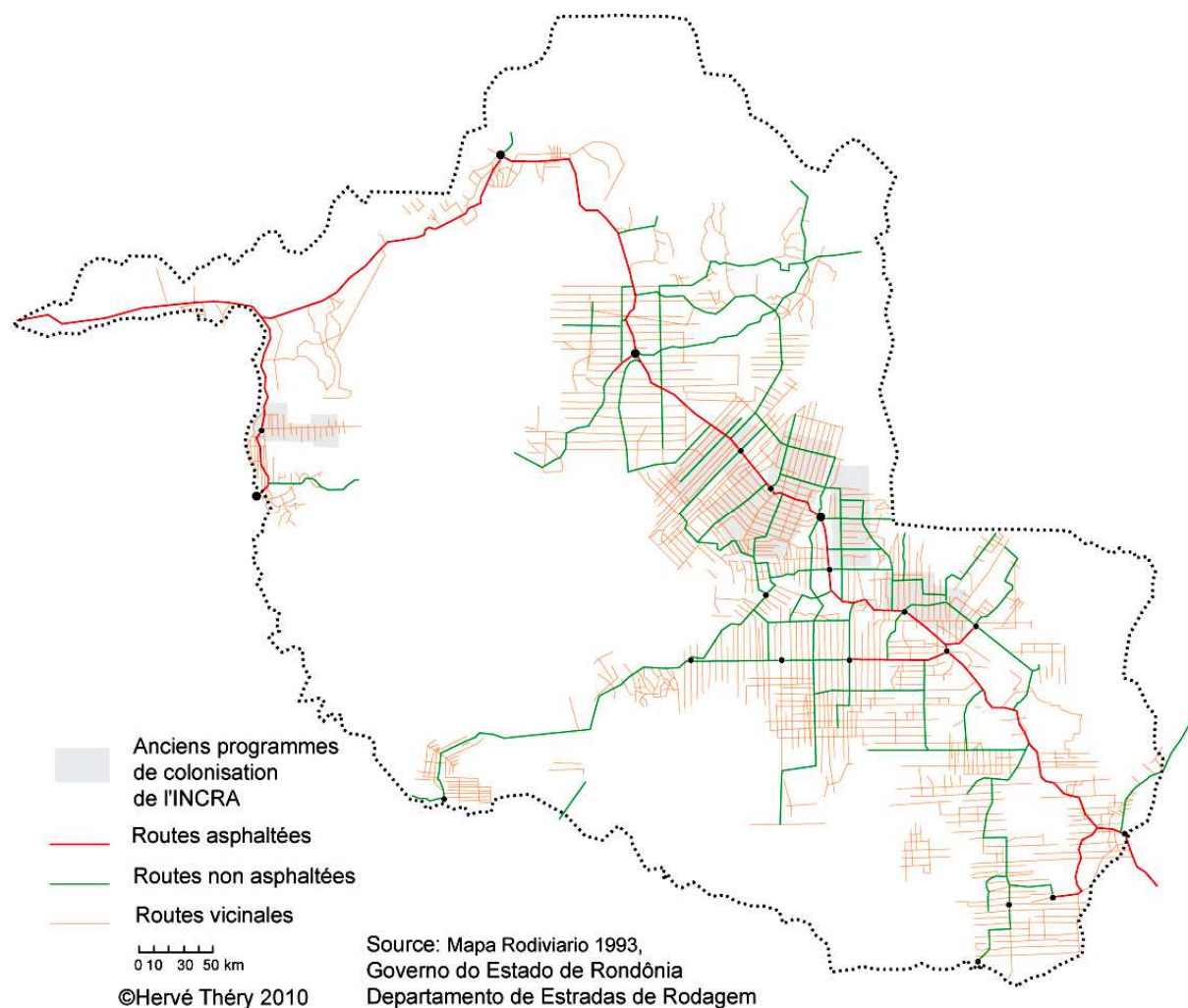
gardé la même structure orthogonale. Quelques-unes de ces *linhas*, les plus fréquentées, celles qui relient le plus commodément deux agglomérations voisines, celles qui mènent vers de nouvelles zones de colonisation, ont été reclassées, améliorées, leur surface mieux entretenues, souvent renforcée par l'apport de latérite broyée.

**Carte 37 Le réseau routier en 1996**



Ce réseau secondaire n'est donc rien d'autre que l'élévation au rang de voies de circulation régionale de voies vicinales, dont elles reprennent fidèlement le tracé, comme le font apparaître une carte routière à plus grande échelle datant de 1993 : à partir du tracé des périmètres de colonisation publique et de leur grille impeccablement régulière de parallèles et de perpendiculaires à la route fédérale, la maille quadrangulaire a été poussée toujours plus loin, élargissant le couloir de défrichement de la route, avec le minimum de concession aux contraintes naturelles. Tout au plus observe-t-on quelques mailles manquantes ou incomplètes, là où une route vicinale aurait dû passer une rivière ou grimper une colline perpendiculairement aux courbes de niveaux. Mais on sent bien que ces concessions répugnent aux constructeurs, pour qui la ligne droite est de toute évidence la solution idéale. Même des colonies qui semblent ici totalement isolées (elles sont reliées en fait par des sentiers à peine carrossables en saison sèche et impraticables en saison des pluies), loin en avant du front de colonisation, reproduisent la même structure. La règle générale ne connaît que de très rares exceptions, au sud de Guajará-Mirim ou à l'extrême nord du front de colonisation. On remarque d'autant plus un lotissement à routes sinueuses, qui apparaît à mi-chemin de la route BR329 (celle qui relie la BR364 à la vallée du Guaporé), mais au bout de cette route, dans la vieille vallée maintenant entrée dans l'orbite des colons venus du Sud, on retrouve une maille régulière calée sur les dernières courbes de la route.

Carte 38 *Linhas* de colonisation et réseau routier



La coïncidence entre les déboisements et l'ouverture des routes est donc totale, car ils sont à la fois cause et conséquence l'un de l'autre: l'ouverture d'une nouvelle route permet la pénétration des colons, qui défrichent; le défrichement offre à la route le fret de retour (le bois d'abord, les productions agricoles ensuite); ce mouvement sur la route, et même la nouvelle qu'un nouveau front a été ouvert au delà de telle *linha*, attire de nouveaux colons; puis la congestion des lots disponible les pousse à demander de nouvelles ouvertures, ou à les précéder, dans des directions qu'il est facile de prévoir, en prolongeant simplement les droites. Il se crée ainsi un cycle dont on ne sait s'il est vicieux – du point de vue du gaspillage des ressources naturelles – ou vertueux – du point de vue de la mise en coupe réglée des forêts et de l'occupation systématique du territoire – cycle en tout cas qui jusqu'à présent a été constamment réalimenté: la reproduction à l'infini de la maille initiale, qui occupe aujourd'hui un bon tiers de l'État – soit plus de 80 000 km<sup>2</sup> – semble donc devoir continuer à étendre sur le Rondônia son implacable quadrillage.

#### Bibliographie:

Coy, Martin, 1986, « Développement régional à la périphérie amazonienne », *Cahiers des sciences humaines*, vol. 22, n° 3-4, pp. 371-388.

Dale, V.H., Oneill, R.V., Pedlowski, M. and Southworth, F., 1993, « Causes and effects of land-use change in central Rondonia, Brazil », *Photogrammetric Engineering and Remote Sensing*, 59, 6, 997-1005.

Kauffman, J.B and Uhl, C., 1990, « Interactions of anthropogenic activities, fire and rain forests in the Amazon basin », *Ecological studies: Analysis and Synthesis*, 84.



Moran, E.F., 1993, « Deforestation and land use in the Brazilian Amazon », *Human Ecology*, 21, 1, 1-21.

PPG7, Pilot Program to protect the Brazilian rain forests, 1996, *Report of the third meeting of the participants*, sept. 10-12, Bonn.

Skole, D.L., Chomentowski, W.A., Salas, W.A. and Norbre, A.D., 1994, « Physical and human dimensions of deforestation in Amazonia », *Bioscience*, 44, 5, 314-

Théry, Hervé, 1977, « Colonisation et élevage en Rondônia », in *Amazonies Nouvelles*, Travaux et Mémoires de l'Institut des Hautes Études de l'Amérique Latine n° 30, pp. 157-164, IHEAL.

–, 1981, « Routes transamazoniennes et réorganisation de l'espace, le cas du Rondônia », pp. 5-22, n° 133, *Cahiers d'Outre-Mer*, Bordeaux.

–, 1976, *Rondônia, mutations d'un territoire fédéral en Amazonie brésilienne*, Thèse de III<sup>e</sup> cycle, École Normale Supérieure, 309 pages (polygraphie offset 200 exemplaires).

–, 1996, « Routes transamazoniennes et réorganisation de l'espace en Rondônia », pp. 162-178, in *Pouvoir et territoire au Brésil, de l'archipel au continent*, coll. Brasília, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme.

– (co-auteur et éditeur scientifique), 1997, *Environnement et développement en Amazonie brésilienne*, 208 pages, Belin.

## Que s'est-il passé depuis ? (Postface, 2010)

Il ne saurait être question ici de rendre compte de tout ce qui s'est passé en Rondônia depuis 1974, on se contentera donc de quelques points jugés cruciaux : le passage du Territoire au statut d'État, la croissance de sa population et du nombre de ses communes, l'évolution du déboisement, la croissance urbaine et les mutations du secteur agropastoral, pour conclure par une estimation du poids du Rondônia dans l'ensemble de l'économie brésilienne.

### Le Rondônia est devenu un État

Un des originalités majeures du Rondônia, la thèse le dit abondamment, était son statut de Territoire, qui avait bien des avantages mais aussi des inconvénients pour certains. Les limitations du statut de Territoire étaient souvent dénoncées, avec force, par des groupes actifs, qui militaient pour la création d'un État, et qui parvinrent à leurs fins en convaincant le gouvernement militaire, et au premier chef son ministre de l'Intérieur, le colonel Mário David Andreazza, dont dépendait les Territoires fédéraux<sup>30</sup>.

Sentant que le développement du Territoire Fédéral de Rondônia arrivait à un point où il échappait au contrôle de son ministère, Mário Andreazza avait proposé au Président de la République, le général João Baptista de Oliveira Figueiredo, le nom du colonel d'artillerie Jorge Teixeira de Oliveira pour gouverner le Territoire, et celui-ci avait pris ses fonctions le 10 avril 1979. Son administration a donc été marquée par la création d'une infrastructure visant à viabiliser l'administration du futur État de Rondônia. En 1981 les objectifs prévus pour la transformation du Territoire en État étaient considérés atteints et le ministre de l'Intérieur envoya, le 3 août, un exposé des motifs au président de la République, proposant le passage du Territoire à la catégorie d'État. Le 17 août 1981 celui-ci fut acheminé au Congrès National, le Projet de Loi Complémentaire n° 221 fut approuvé en première discussion le 16 décembre de la même année et le 22 décembre fut promulguée la Loi Complémentaire n° 41, qui créait l'État de Rondônia. L'installation de l'État a eu lieu le 4 janvier 1982, le colonel Jorge Teixeira devenant alors son premier gouverneur.

Dans le même temps de nouvelles communes étaient créées, sous la pression d'une croissance démographique accélérée.

### La croissance de la population s'est accélérée, puis infléchie

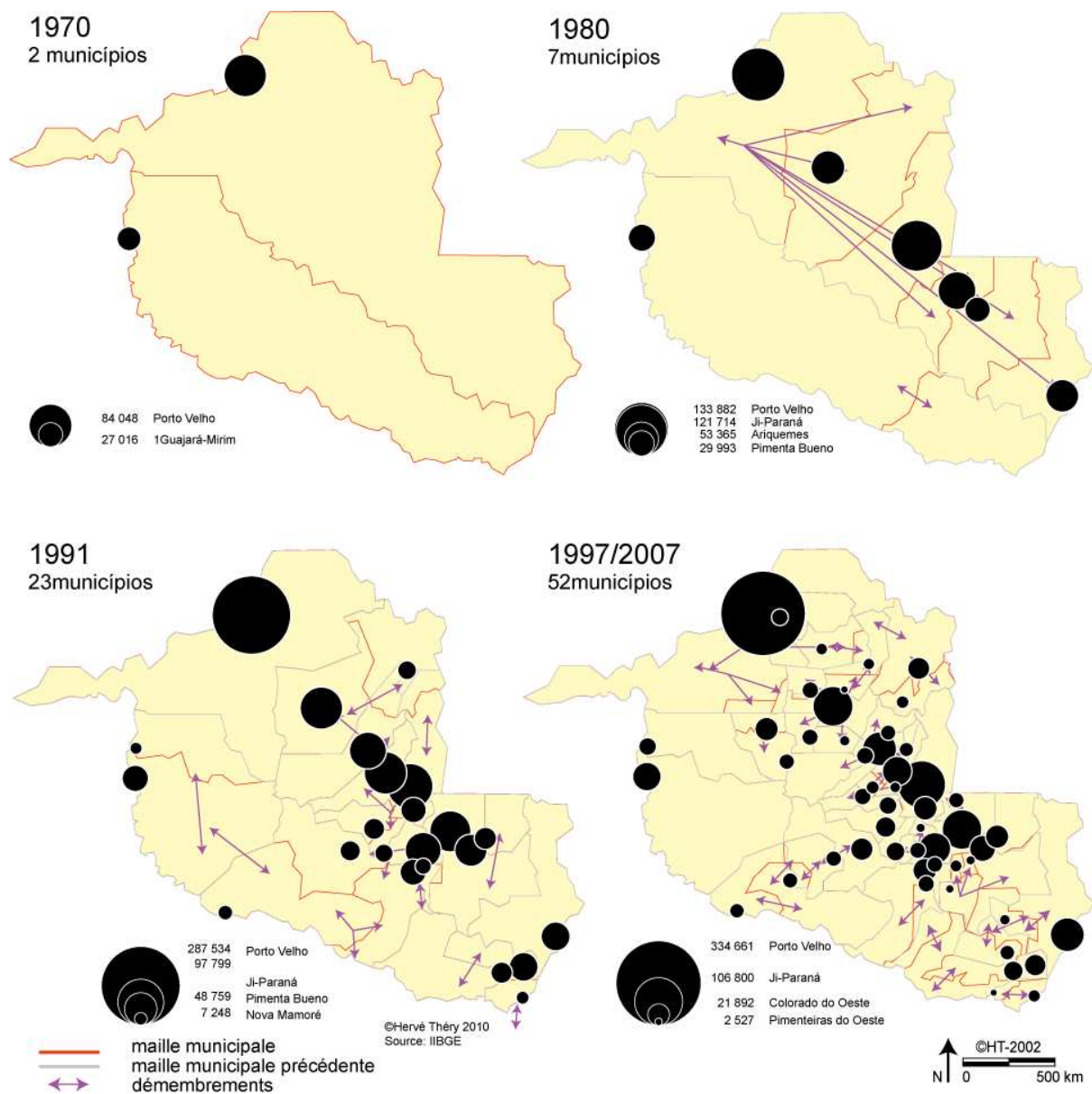
Document 4 Croissance de la population 1970-2007

Commune	1970	1980	1991	2000	2007
Porto Velho	84 048	133 882	287 534	334 661	369 345
Ji-Paraná (ex Vila de Rondônia)	-	121 714	97 799	106 800	107 679
Ariquemes	-	53 365	83 684	74 503	82 388
Cacoal	-	67 030	78 934	73 568	76 155
Vilhena	-	50 290	39 263	53 598	66 746
Jarú	-	-	63 535	53 600	52 453
Rolim de Moura	-	-	59 751	47 382	48 894
Guajará-Mirim	27 016	34 751	32 583	38 045	39 451
Ouro Preto do Oeste	-	-	83 857	40 884	36 040
Buritis	-	-	-	25 668	33 072
Pimenta Bueno	-	29 993	48 759	31 752	32 893
<b>Total</b>	<b>111 064</b>	<b>491 025</b>	<b>1 132 692</b>	<b>1 379 787</b>	<b>1 453 756</b>

<sup>30</sup> Nous empruntons ces éléments au travail de Marco Antônio Domingues Teixeira e Dante Ribeiro da Fonseca, <http://www.tudorondonia.com.br/ler.php?id=39>

Dès 1975 avaient été créées cinq nouvelles communes (Cacoal, Ariquemes, Vila de Rondônia, Pimenta Bueno et Vilhena), toutes au long de la BR-364. En 1981 cinq autres s’y étaient ajoutées, quatre résultant de la colonisation (Colorado do Oeste, Espigão do Oeste, Presidente Médici, Ouro Preto do Oeste) et une (Costa Marques) d’un peuplement plus ancien. Ce mouvement continua au fil des années, si bien que le Rondônia compte actuellement à un total de 52 *municípios*.

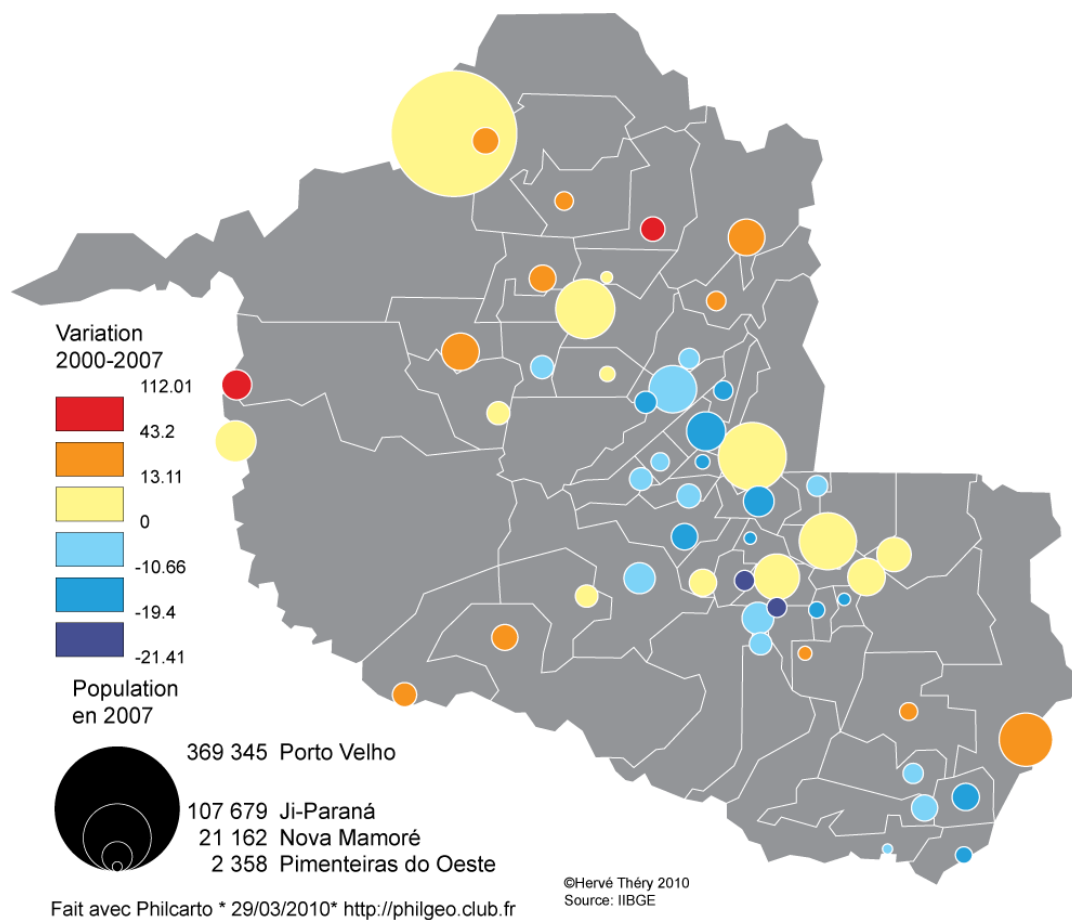
**Carte 39 Évolution de la population et de la maille municipale 1970-2000**



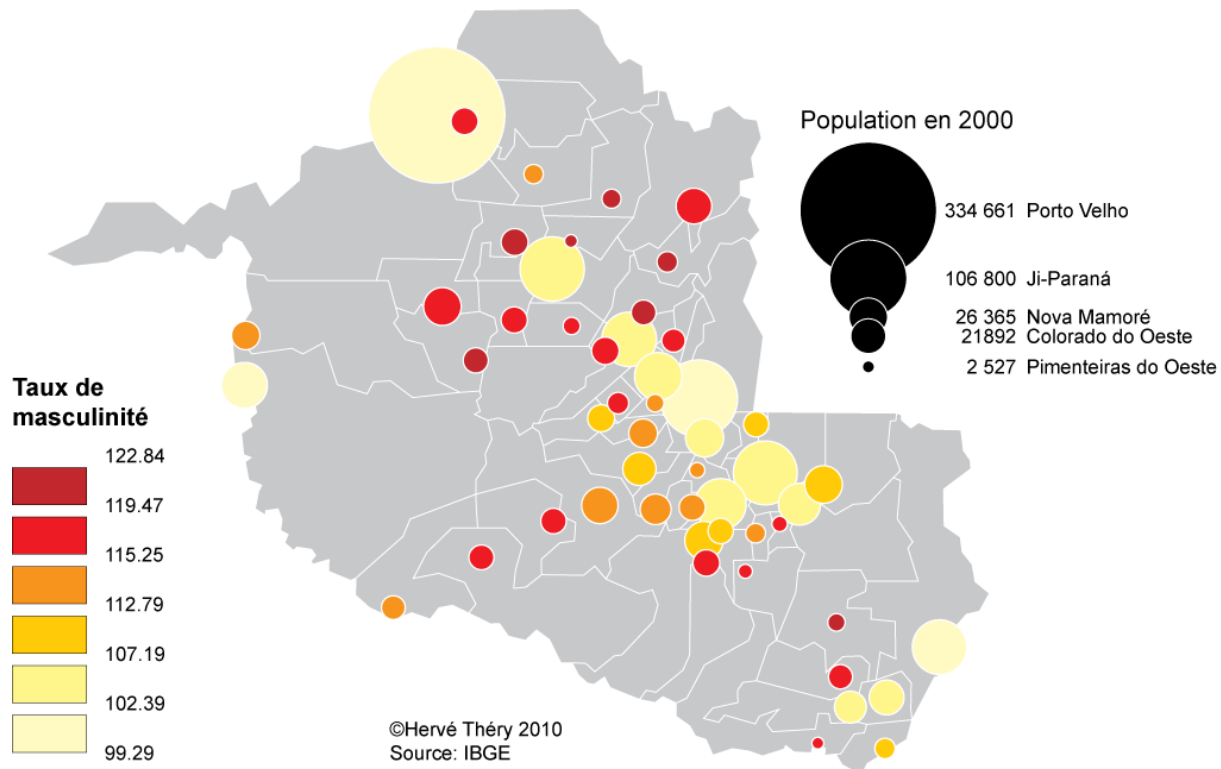
Cette subdivision a été rendu nécessaire pour accompagner une croissance massive de la population (multipliée par treize de 1970 à 2007). Mais il semble, à en juger par les derniers chiffres, qu’il apparaisse désormais un début de contraction, un reflux vers les villes et hors du Rondônia. La région pionnière perd de la population – pour la première fois – dans sa partie centrale, à mesure que l’élevage extensif remplace l’agriculture. Sa périphérie est toutefois encore active, comme le montre le taux de masculinité (un marqueur fiable de la conquête pionnière) et le taux de croissance de certaines communes des marges de la zone défrichée, au nord, à l’ouest et dans la région de Vilhena, où progresse le front du soja.



**Carte 40 Évolution de la population 2000-2007**



**Carte 41 Taux de masculinité en 2000**



Fait avec Philcarto \* 31/03/2010 16:04:05 \* <http://philgeo.club.fr>

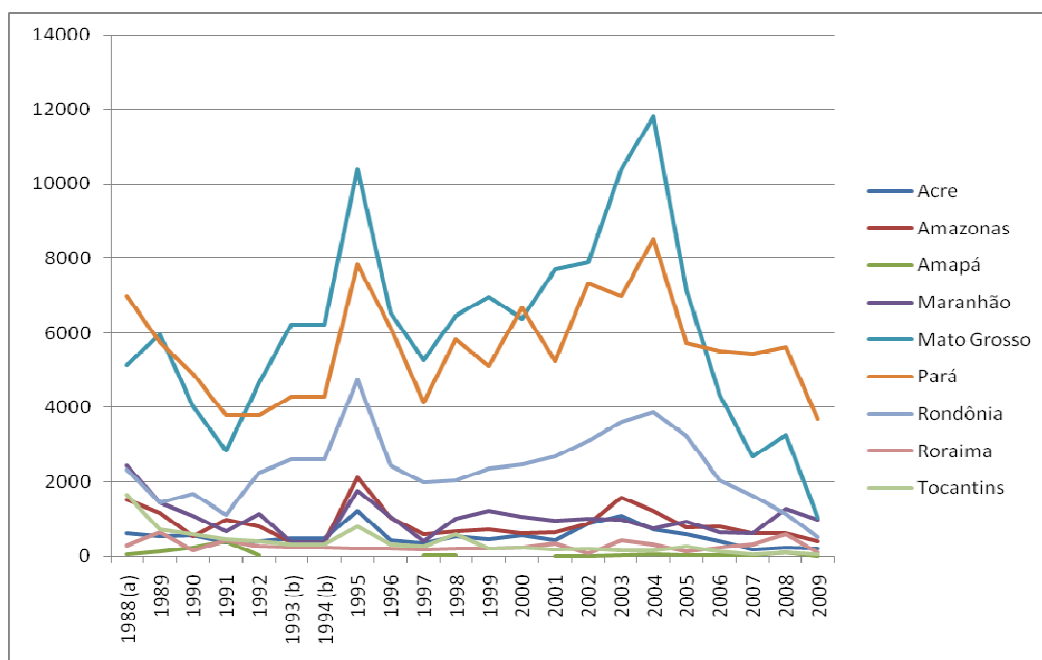
## Le déboisement a continué, puis ralenti

Un des faits les plus marquants au cours de ces trois décennies est la progression du défrichement, bien visible sur les images satellitaires sous forme de très caractéristiques « arêtes de poisson ». Selon une estimation de la *Secretaria* de Développement Environnemental de Rondônia le déboisement de la région a atteint un total de 50 000 km<sup>2</sup> en 1997, soit 20 % de sa superficie. Le Rondônia se situe ainsi juste après les grands États défricheurs, Mato Grosso et Pará.

Photo 56 Le Rondônia aujourd'hui, vu par Google

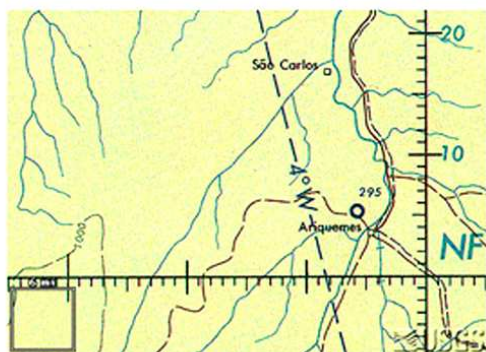


Graphique 14 Le déboisement des États amazoniens





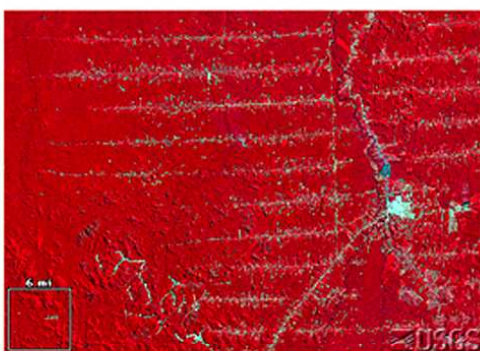
**Document 5 L'évolution du défrichement dans la région d'Ariquemes: 1975, 1986, 1992, 2010**



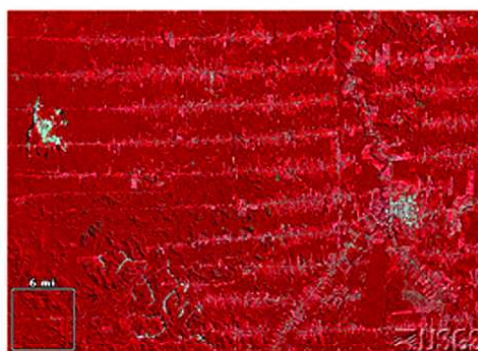
1:1M DMA map ONC N-26 (1965)



19 June 1975, Landsat 2 MSS bands 4 2 1



1 August 1986, Landsat 5 MSS bands 4 2 1



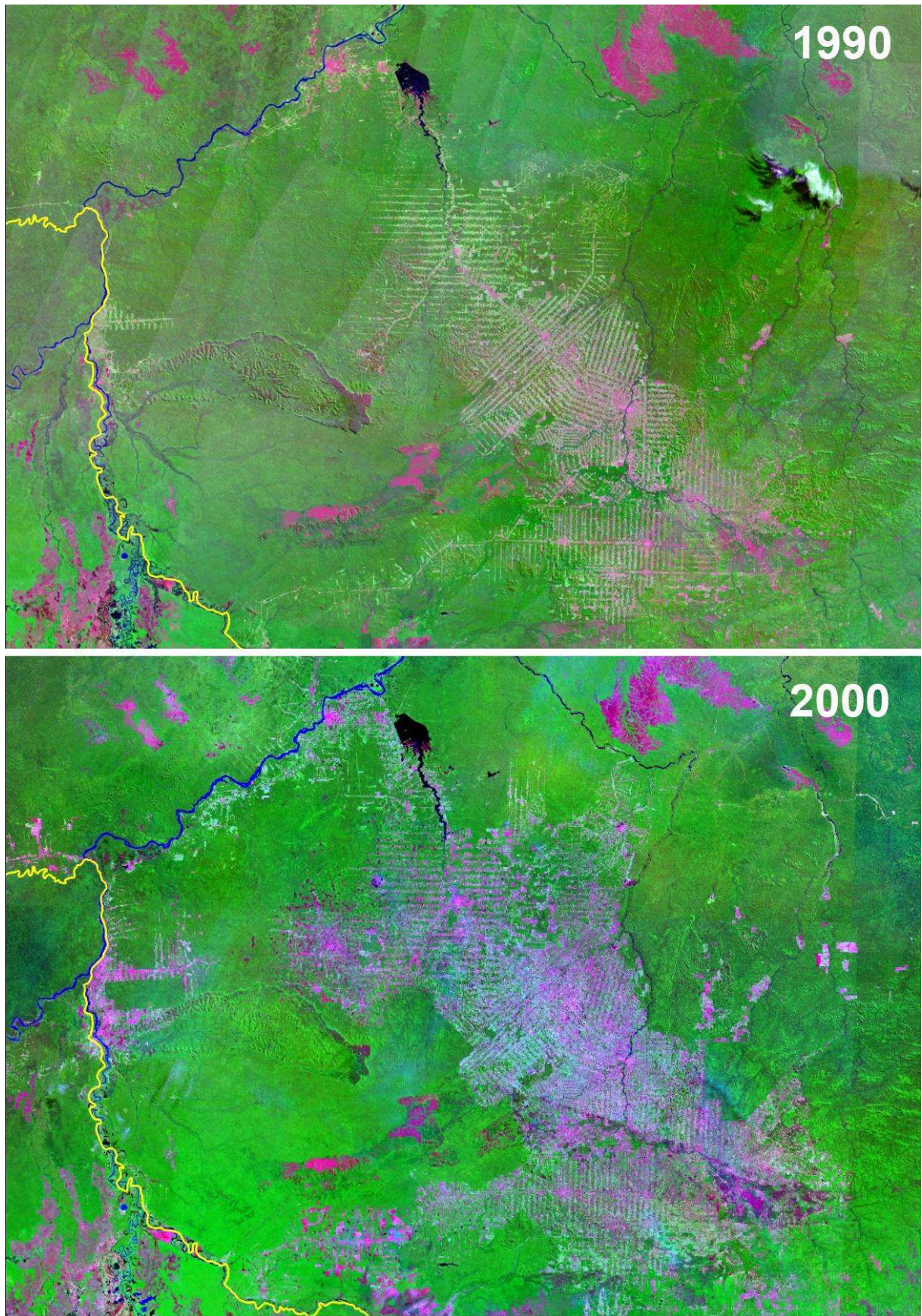
22 June 1992, Landsat 4 TM bands 4 3 2



Rondônia, Brazil 1975, 1986, 1992 <http://earthshots.usgs.gov/Rondonia/Rondonia>. The 1975 and 1986 images are MSS data. The 1992 image is TM data. Satellite images [LM2249067007517090](#) (Landsat 2 MSS, 19 June 1975), [LM5232067008621390](#) (Landsat 5 MSS, 1 August 1986), [LT4232067009217410](#) (Landsat 4 TM, 22 June 1992). Image du bas Google Maps 3/10/2010 (date de prise de vue inconnue).



Photo 57 Utilisation du sol en 1990 et 2000

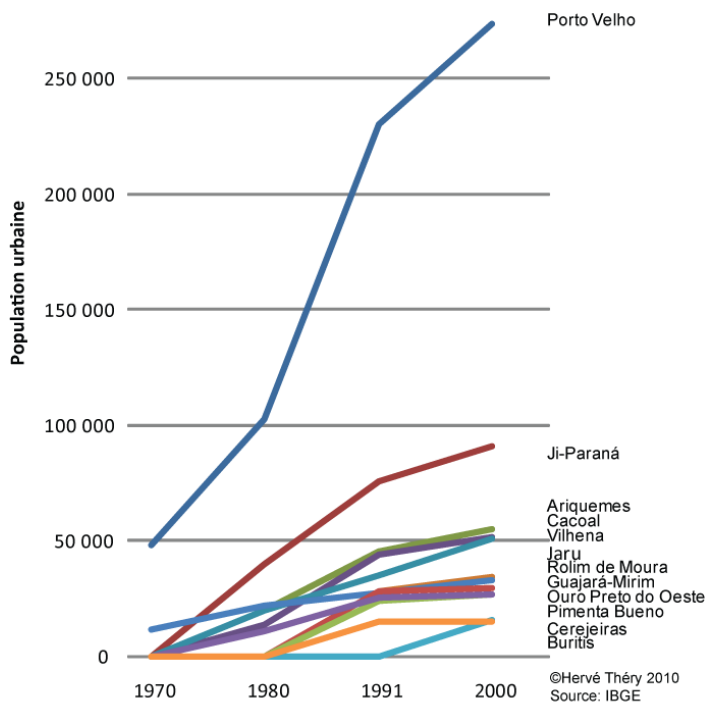


Source : *Land Cover*, logiciel Worlwind, NASA



# Les villes ont beaucoup grandi

Graphique 15 Croissance urbaine 1970-2000



Autre fait marquant, la croissance urbaine, qui a fait grandir démesurément les deux villes « anciennes », du Rondônia, Porto Velho et (dans une moindre mesure) Guajará-Mirim, et qui a fait éclore une série de villes là où il n'existait en 1974 que quelques maisons de bois, voire la forêt intacte : comparer les photos n° 24 (page 104) et n° 60 (page 223) montre l'étendue de cette mutation. Porto Velho a gardé son rang de capitale et grandi – certains diraient plutôt enflé – mais une véritable région urbaine est apparue dans l'ancienne région pionnière, et ce sont ces villes aujourd'hui qui la contrôlent effectivement, notamment Ji-Paraná (l'ancienne Vila de Rondônia).

Carte 42 Le réseau urbain 1970-2000

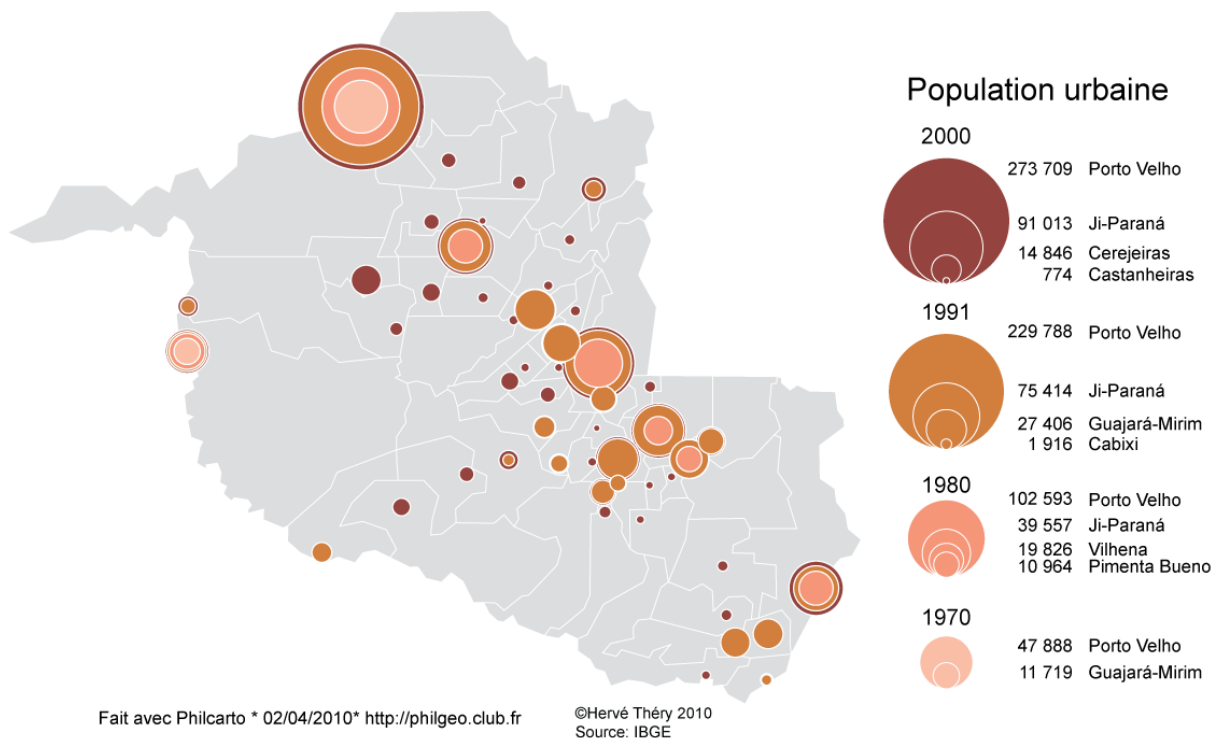


Photo 58 Vila de Rondônia aujourd'hui, vue par Google

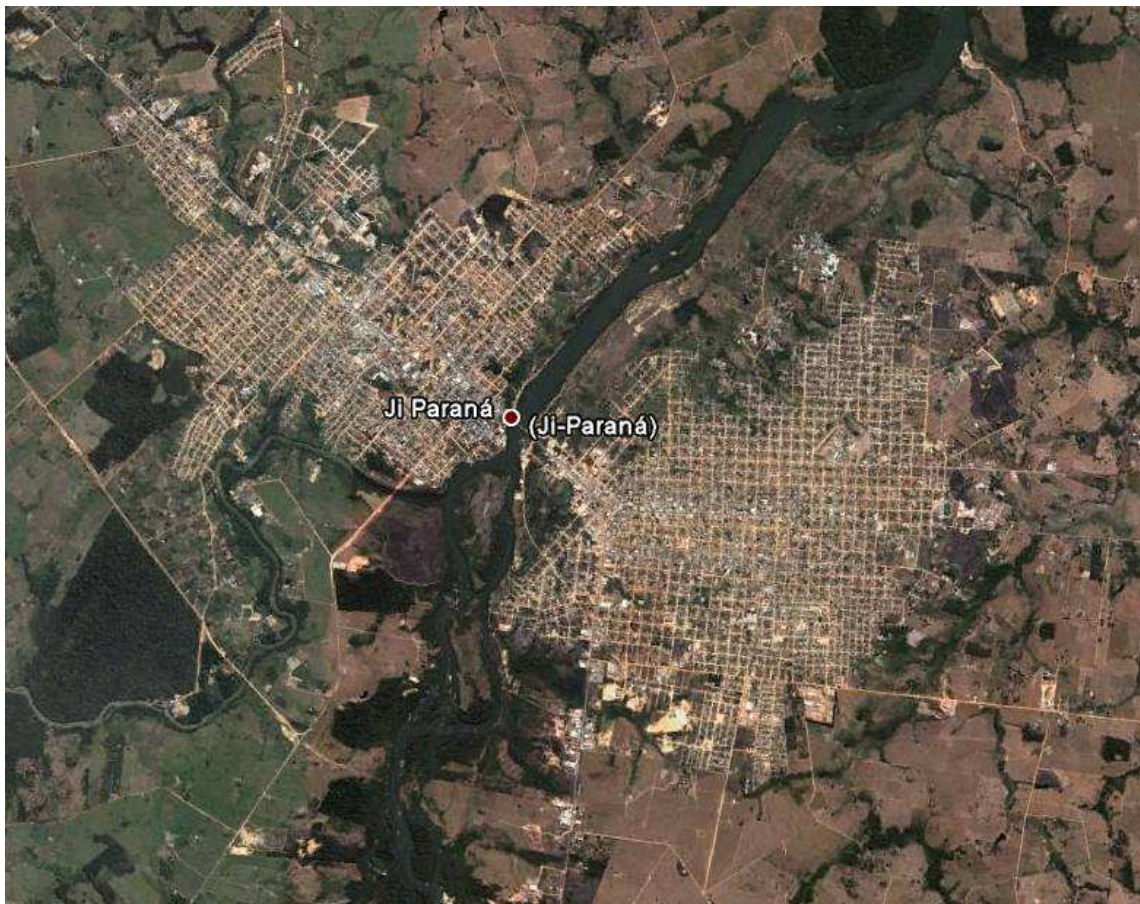


Photo 59 Guajará-Mirim aujourd'hui, vue par Google

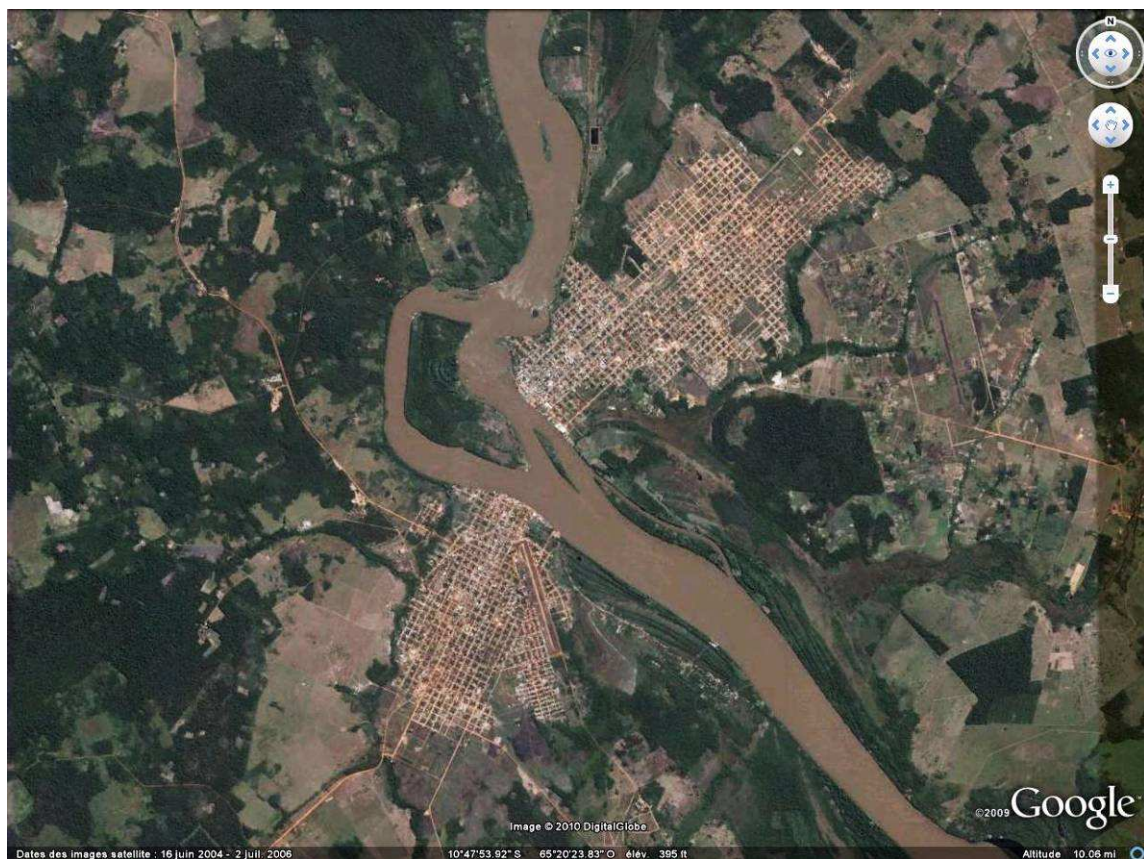
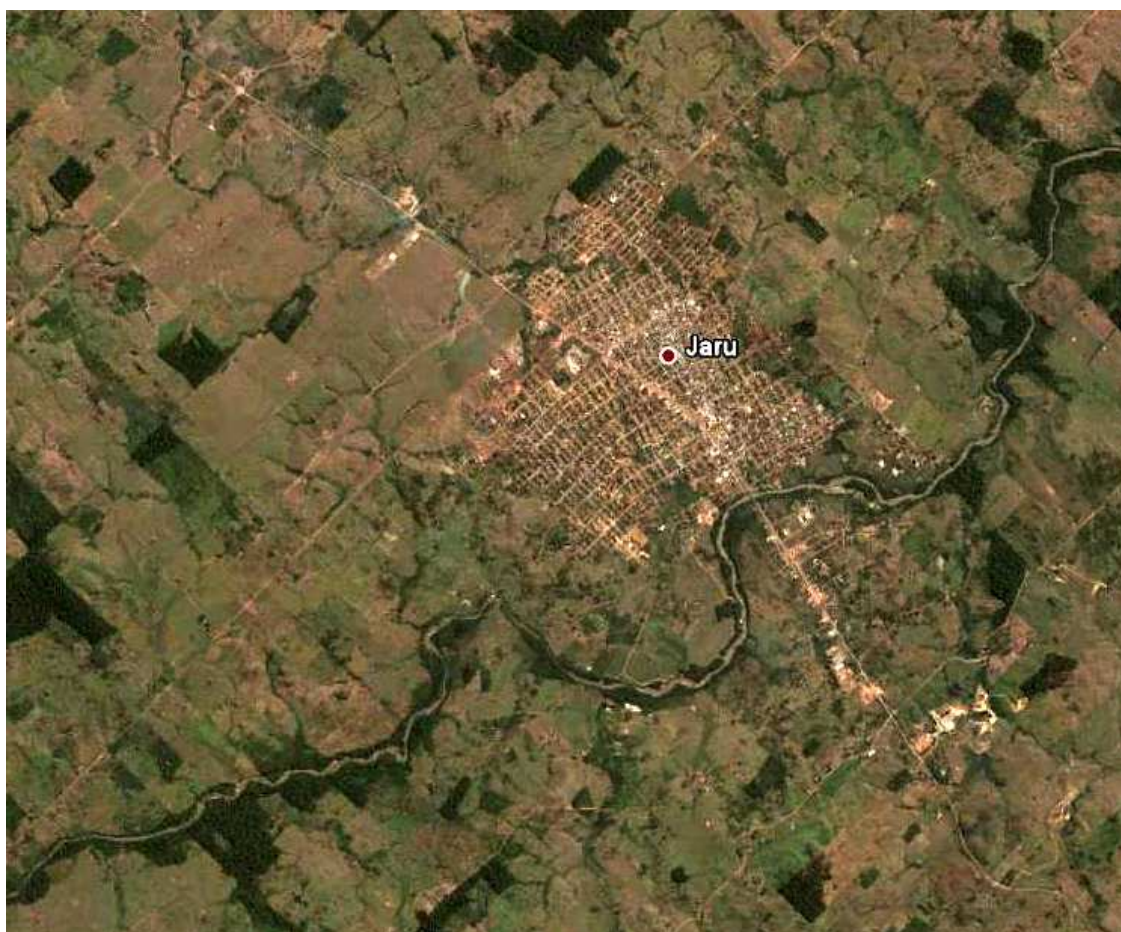
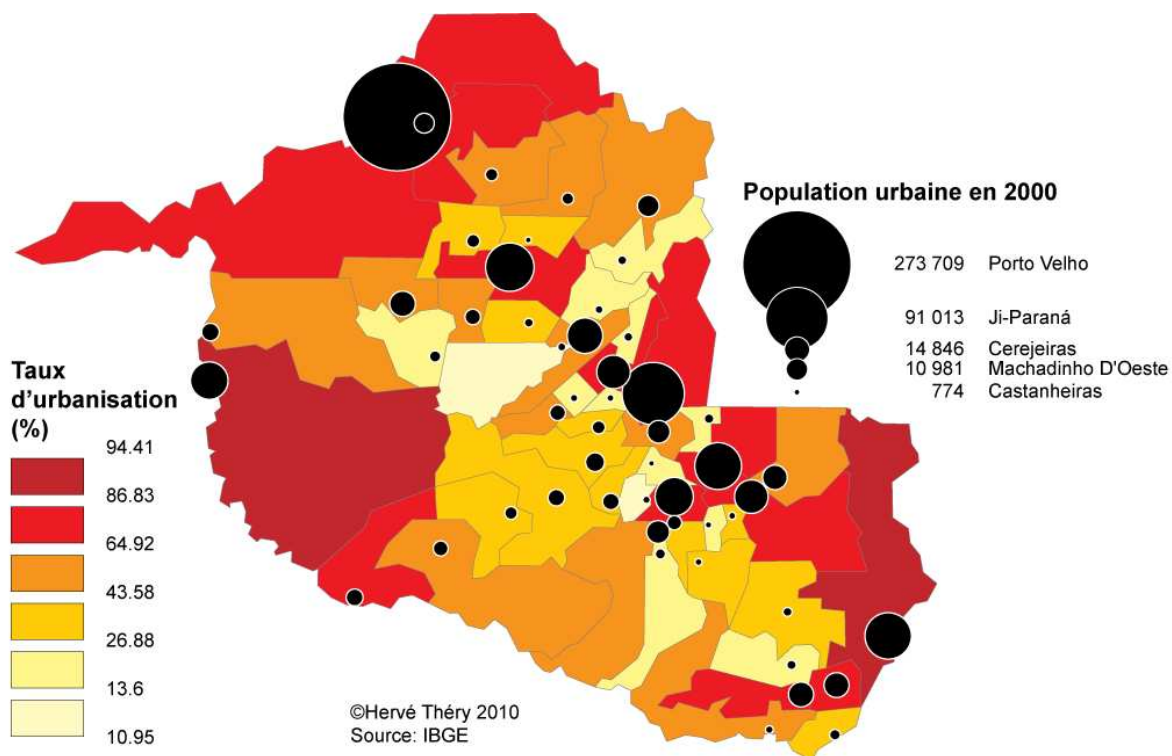




Photo 60 Jarú aujourd'hui, vue par Google



Carte 43 Population urbaine et taux d'urbanisation en 2000

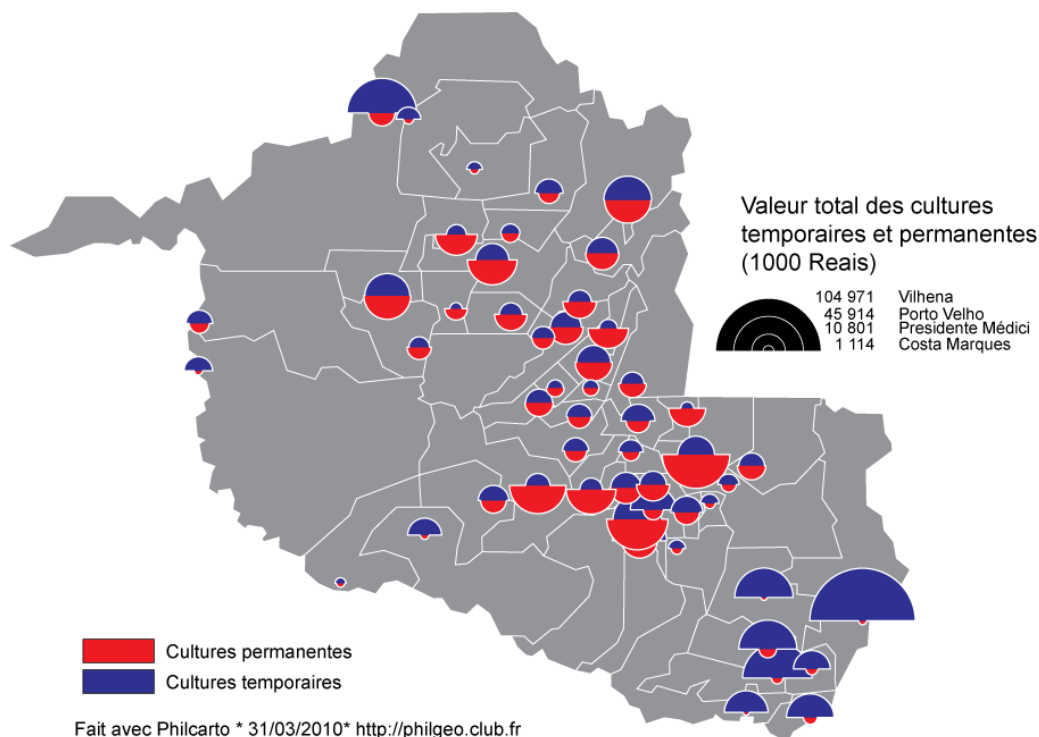


Fait avec Philcarto \* 31/03/2010 16:03:08 \* <http://philgeo.club.fr>

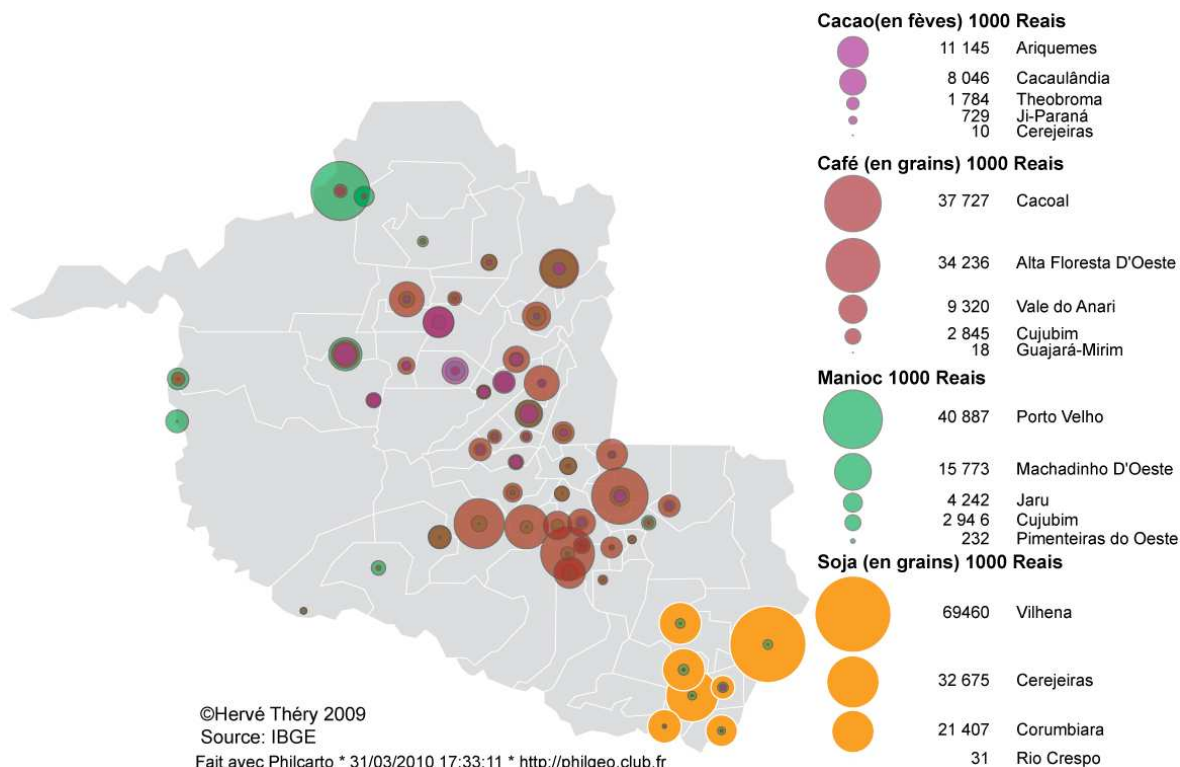
## L'agriculture s'est diversifiée

L'activité agro-pastorale reste dominante en termes d'occupation du territoire, avec 37 %, une véritable région agro-pastorale s'est développée au centre du Rondônia, avec des cultures diversifiées. Toutefois on assiste depuis une dizaine d'années à une sensible réduction des surfaces agricoles (soja excepté) et à une nette croissance de celles consacrées à l'élevage. Le Rondônia semble perdre peu à peu son caractère de bastion de l'agriculture familiale au profit d'un banal élevage extensif, comme on en trouve partout au Brésil.

**Carte 44 Valeur des cultures temporaires et permanentes**



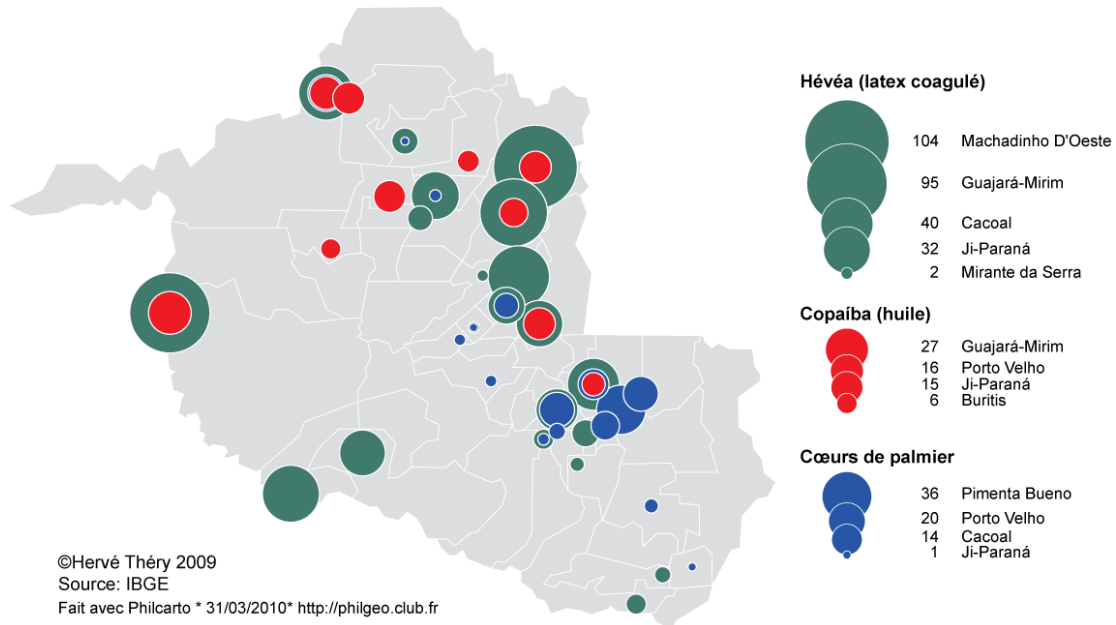
**Carte 45 Valeur des principales cultures**



## L'extractivisme continue, à la périphérie

Avec l'avancée progressive de la frontière pionnière de part et d'autre de la BR 364, l'extractivisme (latex, noix du Brésil, cœurs de palmier, huile de copaiba, etc.) a reculé et se concentre aujourd'hui dans la vallée du Mamoré-Guaporé et dans la partie orientale du Rondônia, en avant du front pionnier, bénéficiant – avant de disparaître avec la forêt où il se pratique – des facilités d'écoulement offertes par l'avancée des routes.

Carte 46 Principaux produits de l'extractivisme en 2008



## L'élevage est devenu dominant

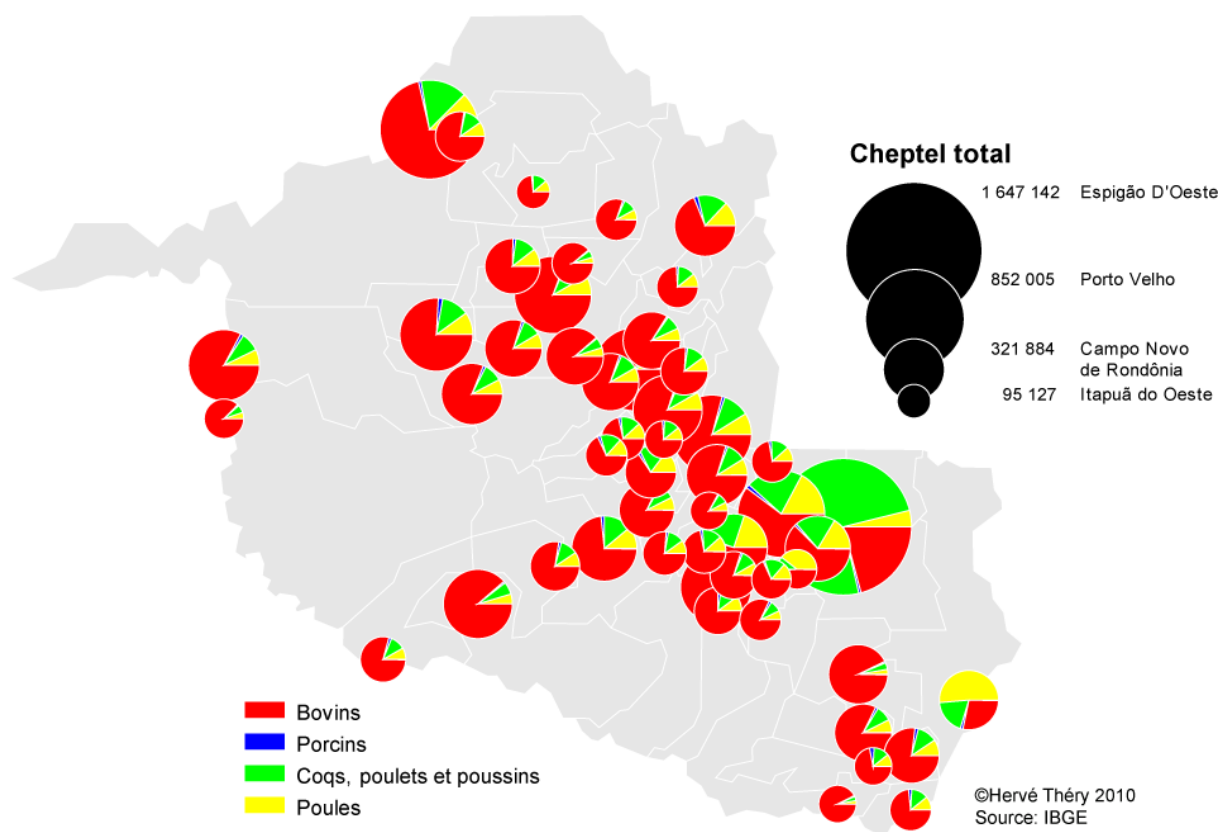
La substitution la plus massive est celle de l'élevage à l'agriculture, principalement bovin: le cheptel bovin est passé de 770 000 à 3,9 millions de têtes entre 1985 et 1996, et à 11 millions en 2008. Malgré l'ampleur de la croissance démographique, elle fait pâle figure auprès de celle du cheptel : il y a désormais huit fois plus de bovins que d'hommes et de femmes en Rondônia. Onze communes comptent plus de 300 000 têtes de bétail et dans certaines le rapport entre les effectifs d'humains et de bovins sont de un à trente voire même dans un cas, de un à cinquante.

Tableau 18 Les principaux cheptels bovins

Nom	Population en 2007	Bovins en 2008	Bovins/ humains
Porto Velho	369 345	608 664	2
Jaru	52 453	491 908	9
Ji-Paraná	107 679	424 770	4
Ariquemes	82 388	423 750	5
Cacoal	76 155	398 202	5
Nova Mamoré	21 162	373 544	18
São Francisco do Guaporé	15 710	367 014	23
Buritis	33 072	359 747	11
Alta Floresta D'Oeste	23 857	356 190	15
Espigão D'Oeste	27 867	344 269	12
Ouro Preto do Oeste	36 040	332 295	9

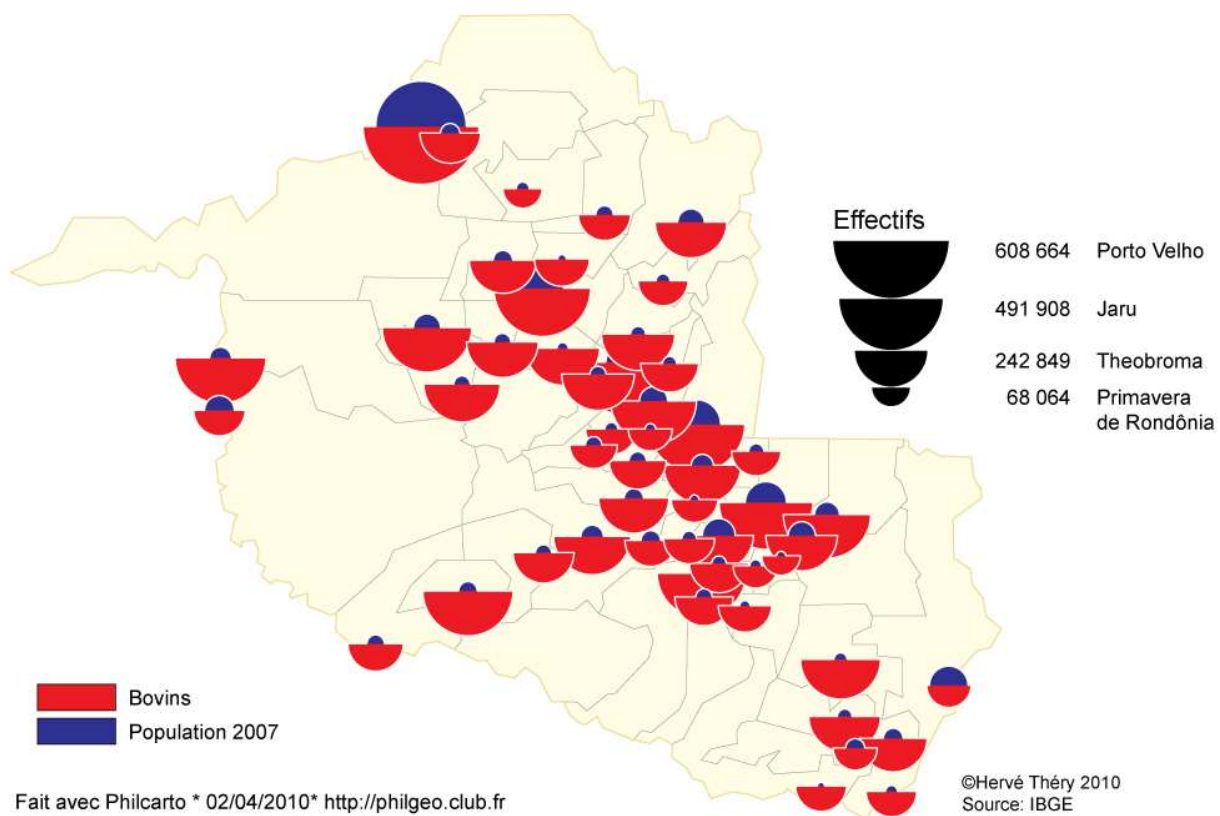


Carte 47 Cheptels



Fait avec Philcarto \* 02/04/2010\* <http://philgeo.club.fr>

Carte 48 Bovins et humains



Fait avec Philcarto \* 02/04/2010\* <http://philgeo.club.fr>

**Tableau 19 Rapport global entre hommes et cheptels**

Population en 2007	Bovins en 2008	Volailles	Bovins/ humains	Volailles/ humains
1 453 756	11 176 201	4 646 675	8	3

**Tableau 20 Plus forts rapports bovins/humains**

	Population en 2007	Bovins	Bovins/ humains
Pimenteiras do Oeste	2 358	117 945	50
Cacaulândia	5 553	249 598	45
Rio Crespo	3 174	138 051	43
Chupinguaia	7 456	288 991	39
Parecis	4 583	127 928	28

**Tableau 21 Plus grand rapport volailles/humains**

	Population en 2007	Volaille en 2008s	Volailles/ humains
Espigão D'Oeste	27 867	1 295 716	46
Primavera de Rondônia	3 704	70 096	19

## Moins de 1 % de l'économie nationale

Finalement, au terme de ces trente-quatre ans écoulé depuis la soutenance de la thèse, que pèse le Rondônia dans le Brésil ?

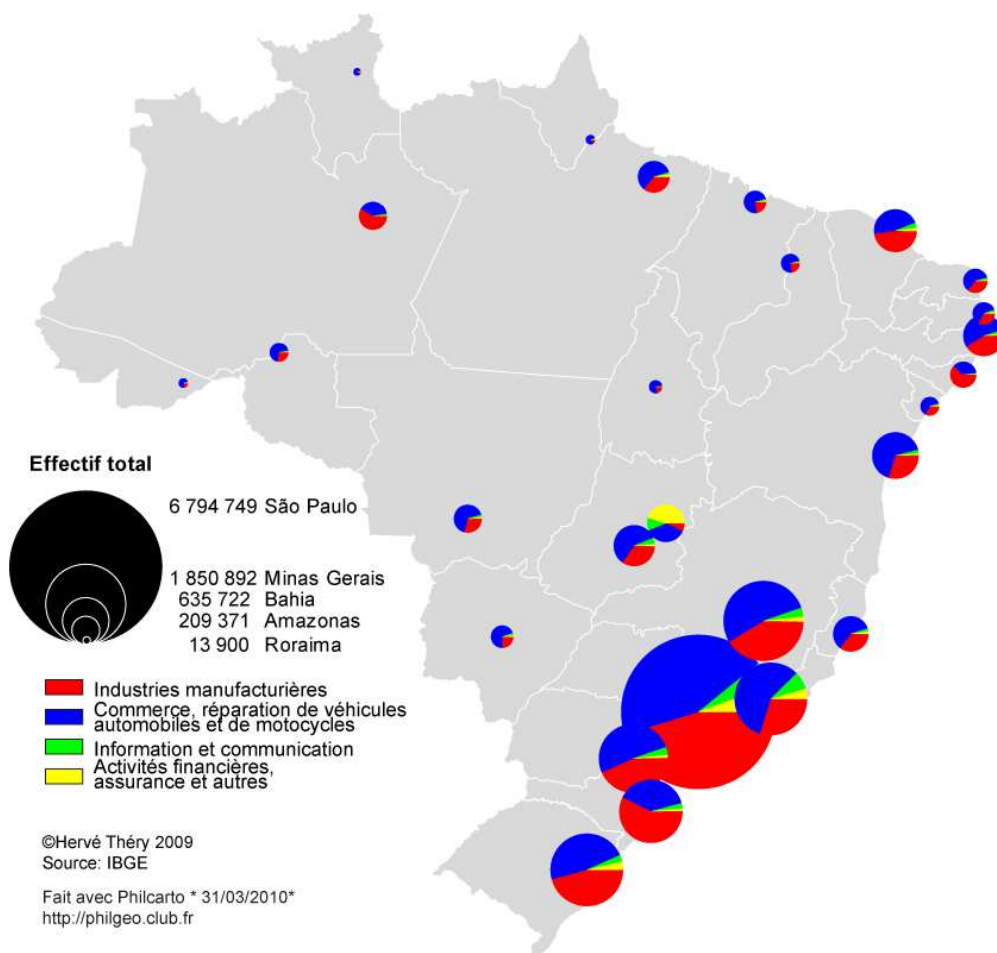
Peu de choses, 0,8 % de sa population sur 11 % de sa superficie, et surtout moins de 1 % de son économie, à en juger par les effectifs employés par les entreprises de divers secteurs d'activité : 0,6 % au total (alors que São Paulo « pèse » 31,8 %). Le total monte à 0,7 % pour les commerces et garages (un peu moins que sa part dans la population) mais tombe à 0,4 pour les industries manufacturières (39 à São Paulo), 0,2 pour l'information et la communication (43) et 0,1 pour les activités financière (45,8). Cette mutation profonde de cette vieille région amazonienne a-t-elle valu la peine ?

**Tableau 22 Le poids du Rondônia et de São Paulo dans l'économie brésilienne**

	Brésil	Rondônia	%	São Paulo	%
Agriculture, élevage, production forestière, pêche et aquaculture	477 625	1 075	0,2	142 375	29,8
Industries manufacturières	7 843 139	28 798	0,4	3 082 150	39,3
Bâtiment	1 868 412	7 147	0,4	570 900	30,6
Commerce, réparation de véhicules automobiles et de motocycles	9 367 149	70 124	0,7	2 976 462	31,8
Transport, stockage et diffusion	1 980 219	5 988	0,3	672 797	34,0
Logement et alimentation	1 597 729	5 895	0,4	582 588	36,5
Information et communication	849 262	2 065	0,2	365 381	43,0
Activités financières, assurance et autres	810 196	1 027	0,1	370 756	45,8
Total	42 641 175	249 157	0,6	13 567 182	31,8

Source : IBGE, Cadastro Central de Empresas 2007

**Carte 49 Secteurs d'emploi par État**



Il reste tout de même, ici et là, des reliques de jadis et de naguère, comme les méandres intacts du Guaporé, le PIC Sidney Girão – héritage du temps déjà lointain de la colonisation publique – ou le fort Principe da Beira, qui continue à monter la garde aux lointaines frontières de la Bolivie, comme au tout début de l'histoire du Rondônia

**Photo 61 Méandres du Guaporé vus par GoogleEarth**

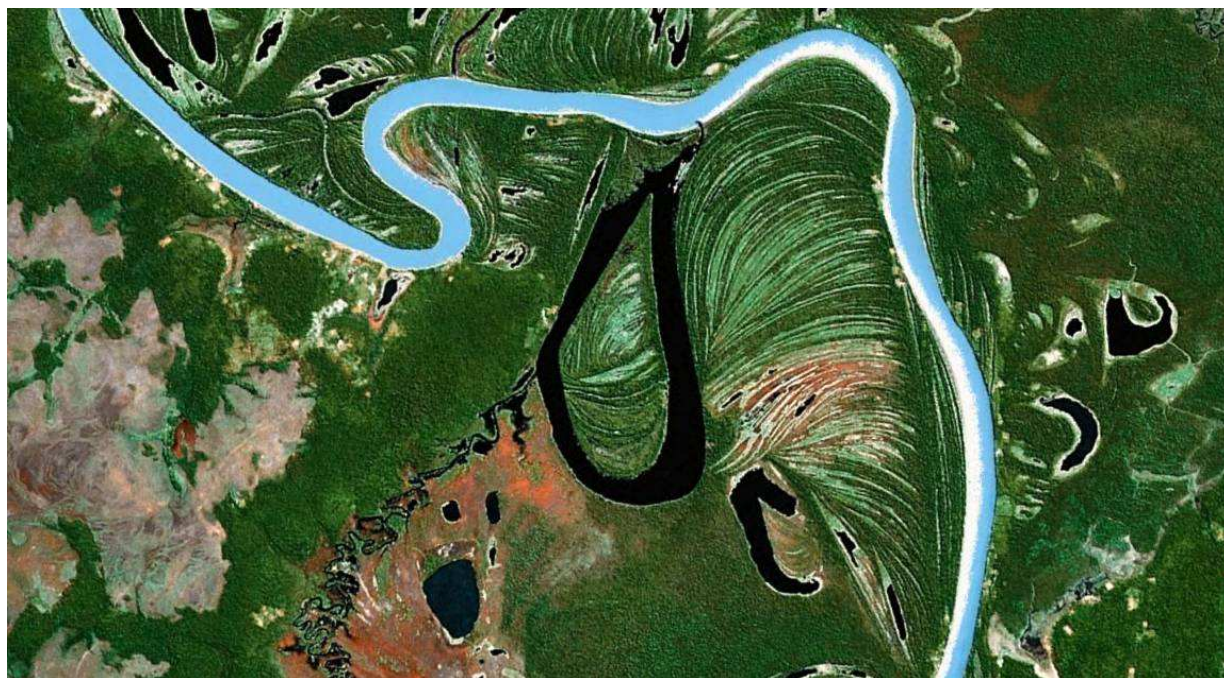




Photo 62 Le PIC Sidney Girão aujourd'hui, vu par Google

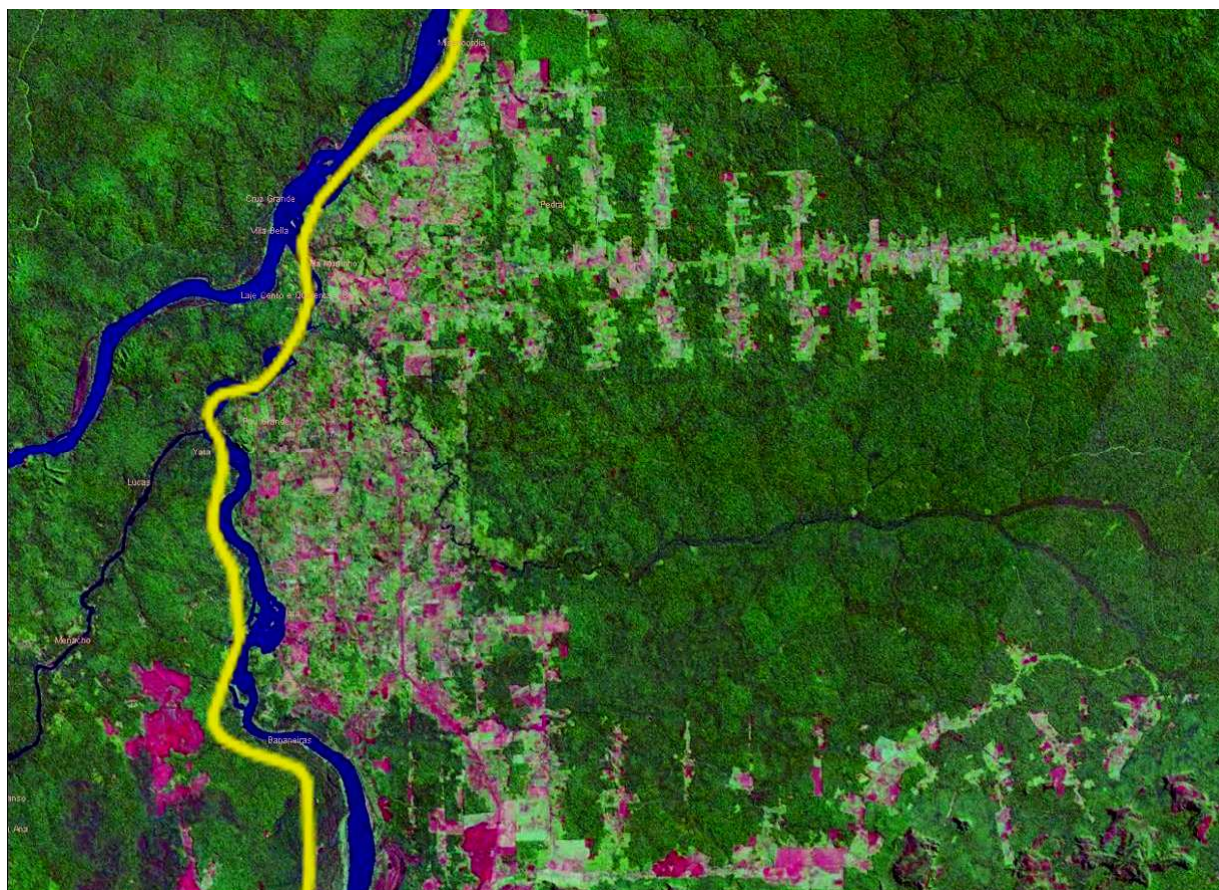


Photo 63 Le fort Principe da Beira aujourd'hui, vu par Google



## Annexes (1976)

### Bibliographie

#### *Générale sur l'Amazonie*

*Amazônia Brasileira*, Recueil d'articles de la *Revista Brasileira de Geografia*, Edition du Conseil National de Géographie pour le X<sup>e</sup> Congrès de Rio de Janeiro - septembre 1944. (Importante bibliographie qui, regroupe toutes les publications antérieures).

Instituto Brasileiro de Bibliografia e Documentação, Bibliografia, 2 volumes 1601/1970

SUDAM - *A Amazônia*, Belém, 1969

Guerra, A. Texeira, *Geografia do Brasil - Grande região Norte*, Vol. I série A, Conselho Nacional de Geografia, Rio 1959.

*A Cartografia da Amazônia, Mapas e planos relativos ao Brasil colonial (1500-1822)* Ministério des Relações Exteriores, Serviço de documentação, 1960.

#### *Générale sur le Rondônia*

Guimaraes, Macedo Soares, "Territorio de Guaporé" in *Boletim Geografico* - ano II, 18 septembre 1944, p. 852 - 855.

Lima Figueiredo Cel., "Alguns aspectos fisiogriificos do Território de Guaporé, *Revista Brasileira de Geografia* - ano VII, n° 2, avril - juin 1945, pp. 245 - 260.

Benevides, Marijesco de Alencar, *Os territórios Federais (Amapá, Rio Branco, Guaporé, Ponta-Porã e Iguacu)*, Imprensa Nacional, Rio, 1946.

Guerra, A. Texeira, "Aspectos geográficos do Território fedederal de Rondônia", *Boletim Geográfico*, ano II, janv.-fev. 1953, pp. 46 62.

Guerra, A. Texeira, "Observações geográficas sobre o Território federal de Rondônia", *Revista Brasileira de geografia*, avril-juin 1953, pp. 852-856

Cardin, Fernando, "Território de Rondônia", *Revista brasileira dos municípios*, 16 janvier-juin 1963, pp. 1-10.

Machado, Abnael, *Terras de Rondônia, aspectos físicos do Território federal de Rondônia*, Fundação /BGE – 1969

SUDECO, *Projeto Rondônia de desenvolvimento econômico-social "Prorondônia"*, Sudeco, 1973.

#### *Histoire de la région*

Cabral, Otaviano, *Historia de uma região: Mato Grosso, fronteira Brasil-Bolivia, Rondônia*, Edições Himalaya, Niteroi, 1963

Mendonça, Carlos A., "Esboço histórico do forte Príncipe da Beira", *Revista Brasileira dos Municípios*, ano IV, n°13, janvier-mars 1961, pp 66-71.

Castanhede, Antônio, *Achegas para a Historia de Porto Velho*, Seção de artes gráficas da escola técnica de Manaus, 1950

Tocantins, Leandro, *O rio comanda e vida: uma interpretação da Amazônia*, Editora Civilização Brasileira SA, Rio 1961.



- Soares, Jose Carlos de Macedo, *A Borracha, estudo econômico e estatístico*, Librairie de Jurisprudence L. Chauny et L. Quinsec, Paris 1927.
- Mendes, Armando, *A Borracha no Brasil*, São Paulo, 1943.
- Braga, Sylvio, *Borracha*, Editora Fulgor, São Paulo 1960
- Correa, Luiz de Miranda, *A Borracha da Amazônia e a segunda guerra mundial*, Edições do governo do Amazonas, Manaus, 1967.
- Craig, Neville B., *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*, Companhia Editora Nacional, 1947.
- Ferreira, Manoel Rodrigues, *A Ferrovia do Diabo, história de uma estrada de ferro na Amazônia*, Edições Melhoramentos, São Paulo, 1959.
- Ferreira, Manoel Rodrigues, “O sentido econômico da Madeira-Mamoré”, Câmbio, Recife, 1960.
- Rondon, Major Frederico, *No Rondônia Ocidental*, Companhia Editora Nacional, 1947.
- Missão Rondon, *Apontamentos sobre os trabalhos realizados pela comissão de linhas telegráficas estratégicas de Mato Grosso e Amazonas* (sob a direção do Coronel Octaviano Cabral), Publicações da Comissão.
- Oliveira, A., *Relatório da comissão brasileira junto a missão oficial norte-americana de estudos do Vale do Amazonas*.
- Hugo, Victor, *Os desbravadores*, Edição de Missão Salesiana de Humaitá, 1959
- Géographie physique*
- Demangeot, J., « Observations morphologiques en Amazonie », *Bulletin AGF* n°286-287, pp 41-45, Paris 1959.
- Falesi, Italo, “Solos da estação experimental de Porto Velho”, *Revista brasileira de Geografia*, oct-dec 1952, pp. 407-426.
- Guimarães, Djalma, “O arenito Parecis e sua posição cronológica”, *NP 150*, DGM, Rio 1971.
- Priem, HNA, “Isotopic age of tin granite in Rondônia”, *Geology en Mijbouw*, 45 (7), juin 1966, pp. 191-192, Amsterdam.
- Divisão de fomenta da produção mineral, Boletim n° 125, Ministério des Minas e Energia DNPM, Rio 1966.
- Glaizer, Ginber, “Der Zinnbau in Rondônia”, *Geographische Zeittschrift*, 57 Jahrgang Heft 4, décembre 1969.
- Projeto Noroeste de Rondônia*, DNPM/CPRM, Rio 1972
- Routes et colonisation*
- Resende, Eliseu, As rodovias e o desenvolvimento do Brasil, VIIème Congrès mondial de la Fédération Routière, Munich, octobre 1973.
- Tavares, Viana Porto, *Colonização dirigida no Brasil, suas possibilidades na região amazônica*, Ipea, coleção relatórios de pesquisa n° 8, 1972.
- INCRA, *Colonização na Amazônia*, informe apresentado na ADESG, 1973



*A colonização no Brasil: situação atual, projeções e tendências na Rondônia*, INCRA, 1972.

Seabra, AN, “Condições de povoamento e possibilidades de colonização dos municípios litorâneos e fronteiriços do país (II região Norte)”, *A lavoura*, ano LVI, janvier-février 1952.

Kleinpenning J., “Road building and agricultural colonization in the Amazon basin”, *Tidjschrift.voor economische en sociale geography* n° 5, pp. 285-289, Rotterdam, 1971, pp. 731-734.

### *Villes*

*Termos de referência do plano de ação imediata de Porto Velho*, Serviço Federal de Habitação e Urbanismo Serhau, 1970.

*Plano de ação imediata* (PAI), Consplan, 1972. T 1, plano institucional, T 2, plano urbanístico básico, T 3, plano econômico.

*Porto Velho, pôlo de desenvolvimento da Amazônia Ocidental*, Assessoria da Prefeitura, 1972

*Vila de Rondônia, RO, Plano de desenvolvimento intermediário*, Fundação João Pinheiro

BASA, *Diagnóstico preliminar das áreas urbanas do Acre, Roraima e Rondônia*, Belém, 1969.

### *Ethnographie*

Roquette Pinto, E., *Rondônia*, Companhia Editora Nacional, 1938.

Figueiredo, Cel. J. Lima, “Silvícolas de Guaporé”, *Boletim Geográfico*, ano III, n° 29, août 1945, pp. 731-734.

### *Cartographie*

1/5 000 000, *Atlas Nacional do Brasil*, Regional Física, 4311 -Norte, IBGE 1972

1/5 000 000, *Bacia Amazônica*, IBGE 1971.

1/1 000 000, *Carte internationale du Monde au 1 000 000°*, IBGE 1972.

1/1 000 000, *Rondônia*, IBGE 1974.

1/1 000 000, *Projeto fundiário de Rondônia* INCRA 1974

1/1 000 000, *Carte geologique semi-détaillée*, DNPM 1966

1/ 500 000, *Photographies aériennes du Aeronautical Chart Service*, USA 1945.

1/ 500 000, *Cartes des Rios Mamoré et Guaporé*, comissão mista Brasileira-Boliviana.

1/ 250 000, *cartes géomorphologiques du NW – Rondônia (63-66°W, 8-11°S)* DNPM/CPRM - 1973

1/ 250 000, *Mosaïque radar et cartes RADAM (à paraître)*.

1/100 000, *Relevés photogrammétriques LASA*, 1965.

*Atlas du Rondônia*, IBGE, à paraître.

### *Données numériques*

*Censos demográficos*, Fundação IBGE, Departamento de censos, 1950, 1960, 1970.

Anuários estatísticos do Brasil, Fundação IBGE, Departamento de divulgação estatística.

Anuario Estatístico de Rondônia, Secreteria de Economia, Agricultura e Colonização, Divisão de Geografia e Estatística, 1971 publié, 1972 à paraître.

Relatórios da Junta Comercial de Rondônia.

Pesquisa socio-econômica do Município de Porto Velho, Divisão de Geografia e Estatística.

Anuário Mineral Brasileiro, Ministério de Mines e Energia, DNPM.

Manuel do investidor na Amazonie legal, SUDAM, Assessoria de programação e coordenação, 1973.

Anuário BASA, Amazonia, Estatísticas básicas, Divisão de documentação e divulgação.

## **Index des organismes cités**

ABCAR - *Associação Brasileira de Crédito e Assistência Rural*, Association brésilienne de crédit et assistance rurale. Société civile sans but lucratif, siège à Rio de Janeiro et filiales dans tous les États et Territoires.

ACAR - *Associação de Crédito e Assistência Rural de Rondônia*, Association de crédit et assistance rurale de Rondônia. Filiale en Rondônia de l'ABCAR, fondée le 31 août 1971, conjointement par l'ABCAR, le Gouvernement du Territoire, les Ministères de l'Intérieur et de l'Agriculture, l'INCRA, la SUCAM, les banques agissent en Rondônia et divers autres organismes. Par délégation du gouvernement du Territoire l'ACAR est chargé de toutes les tâches d'éducation rurale et d'assistance technique, mais ses moyens en techniciens et financement sont très insuffisants.

BASA - *Banco da Amazônia SA.*, Banque d'Amazonie. Chargée du financement de la production et de la commercialisation de l'hévéa et de la noix du Brésil

BEC - *5º Batalhão de Engenharia e Construção*, 5<sup>e</sup> Bataillon du Génie et construction.

CFAR - *Comando de fronteiras Acre-Rondônia*, Commando de frontière Acre-Rondônia..

DGS - *Divisão de Geografia e Estatística*, Division de géographie et statistique. Chargée de la cartographie et de la statistique en Rondônia. Division du gouvernement du Territoire.

DNER - *Departamento Nacional de Estradas de Rodagem*, Département national des routes. Équivalent des Ponts et Chaussées, décide du tracé des routes et de leur construction, confie aux entreprises privées ou aux Bataillons du Génie.

DNPM - *Departamento nacional de Produção Mineral*, Département national de la production minérale.

FUNAI - *Fundação nacional do Índio*, Fondation Nationale de l'Indien.

IBDF - *Instituto brasileiro de desenvolvimento florestal*, Institut brésilien de développement forestier. Équivalent des Eaux et forêts pour la politique sylvicole nationale. Tente de faire appliquer la loi qui oblige à remplacer tout arbre abattu par un arbre replanté.

IBGE - *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*, Institut brésilien de géographie et statistique. Équivalent à la fois de l'IGN et de l'INSEE. Publie cartes, atlas, recensements, annuaires statistiques

INCRA - *Instituto Nacional de Colonização de Reforma Agraria*, Institut national de colonisation et de réforme agraire.

IPEAN - *Instituto de pesquisas agro-pecuárias do Norte*, Institut de recherches agro-pastorales, un des cinq organismes de recherches agronomiques (un par région du Brésil).

MOBRAL - *Movimento Brasileiro de Alfabetização*, Mouvement brésilien d'Alphabétisation.

RADAM - *Radar da Amazônia*, Radar d'Amazonie. Programme de télédétection portant sur toute l'Amazonie et publiant des cartes géomorphologiques, botaniques, pédologiques.

SEAC - *Secretaria de Economia, Agricultura e Colonização*, Secrétariat à l'économie, à l'agriculture et à la colonisation. Organe du gouvernement du Territoire.

SERFHAU - *Serviço Federal de Habitação e Urbanismo*, Service Fédéral de Logement et Urbanisme.



SUCAM - *Superintendência de Campanhas de Saúde*, Surintendance des campagnes de santé.

SUDAM - *Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia*, Surintendance de Développement de l'Amazonie. Chargée des plans de développement de l'Amazonie. Agit tout spécialement par les « stimulants fiscaux » qui permettent de financer jusqu'à 70 % des projets par les sommes dues au titre de l'impôt.

SUDECO - *Superintendência de Desenvolvimento da Região Centro-Oeste*, Surintendance de Développement de la région Centre-Ouest. Agence de développement du Centre-Ouest (Goiás et Mato Grosso), à la zone d'influence de laquelle a été ajouté le Rondônia.

SUDHEVEA - *Superintendência de Desenvolvimento da Hevea*, Surintendance de Développement de l'Hévéa, Chargée de développer la production de caoutchouc naturel en extractivisme ou plantation.

SUFRAMA - *Superintendência da Zona Franca de Manaus*, Surintendance de la Zone Franche de Manaus.

## Glossaire

- Aviamento :** (ou *aviado*) Système de crédit sur lequel est fondée l'économie extractiviste: le patron fournit au départ matériel et provisions, et se paie sur les produits de la cueillette. Le prix des marchandises étant surestimé et celui des produits sous-estimé, le « client » n'arrive que très difficilement à solder sa dette, et doit rester au service du « patron », si bien que le système assure à la fois le fonctionnement de l'exploitation et la stabilité de la main-d'œuvre malgré les effroyables conditions de travail.
- Benfeitorias :** Travaux réalisés, plus-values apportées sur une terre. En Rondônia la principale de ces plus-values est le défrichement, et la construction de bâtiments.
- Borracha :** Caoutchouc naturel, latex de l'*hevea brasiliensis*.
- Brocar :** Couper les taillis de sous-bois, première opération du défrichement.
- Caboclo :** Originellement métis de Blanc et d'Indienne, a pris le sens de petit paysan métissé au mode de vie traditionnel
- Cachaça :** Alcool de canne à sucre.
- Cachoeira :** Rapide sur un fleuve, cascade
- Cafezal :** Plantation de café (pluriel *cafezais*)
- Campo :** Savane, qui peut être uniquement herbacée (*campo limpo*) ou piquetée d'arbres (*campo cerrado*).
- Canoa :** Pirogue à rames, sur laquelle est parfois monté un moteur hors-bord .
- Capanga :** Tueur, homme de main (dit aussi *jagunço* ou *pistoleiro*).
- Capim :** Herbe plantée pour le bétail, inclut diverses espèces de graminées
- Capoeira :** Végétation secondaire qui reconquiert les friches après abandon des cultures ou des pâturages. Au bout de deux ou trois ans la hauteur des arbres a presque atteint celle de la forêt primaire, mais y manquent les hauts arbres à bois précieux, dont la croissance est lente.
- Cerrado :** Pour *campo cerrado*, voir campo.
- Chapada :** Relief tabulaire, qui peut atteindre plusieurs centaines de mètres d'altitude. Peut être d'origine sédimentaire ou volcanique.
- Derrubar :** Abattre les arbres. Seconde phase du défrichement. L'espace où les arbres sont abattus, avant d'être brûlés, s'appelle *derrubada* ou *roça*.
- Enxada :** Houe, principal instrument agricole des paysans brésiliens, avec le *facão*
- Espigão :** Relief de forme allongée, eu sommet tabulaire ou arrondi en « dos de baleine », au pluriel *espigões*.
- Estrada :** Chemin d'exploitation des hévéas, en circuit fermé qui ramène le saigneur à sa maison en fin de tournée.
- Facão :** Sabre d'abattis, dit aussi *terçado*
- Fazenda :** Grande exploitation d'élevage extensif. Son propriétaire est le *fazendeiro*
- Gleba :** Groupe de vingt à trente lots dans les projets de colonisation de l'INCRA. Également superficie mise en adjudication pour la constitution de moyennes exploitations (glebas Corumbiaria et Garças en Rondônia).
- Grileiros :** Originellement, fabricant de faux titres de propriété, puis accapareur de terres publiques, par unités très vastes, avec des titres sans valeur. Ils y pratiquent le plus souvent l'élevage extensif, quand ce n'est pas une pure et simple spéculation.
- Igarapé :** Petite rivière de quelques mètres de large.
- Jagunço :** Homme de main (dit aussi *capanga* ou *pistoleiro*).
- Lancha :** Barque à moteur, pontée, avec souvent de hautes œuvres vives.
- Linha :** Route de desserte ou de pénétration, dans les projets de colonisation
- Machado :** Hache, sert aux défrichements, un des principaux instruments agricoles.
- Mata :** (ou *mato*) Forêt primaire dense.

- Morador:** « Habitant » qui occupe illicitement une terre publique ou privée, et y réside. En Rondônia se dit surtout des riverains de fleuves.
- Morro:** Colline isolée, s'élevant vigoureusement au-dessus de la surface de la plaine ou du plateau.
- Município:** Unité administrative brésilienne, à peu près l'équivalent d'une commune française. En Amazonie certaines dépassent 100 000 km<sup>2</sup>.
- Parceleiro:** Occupant légal d'une parcelle dans un projet de colonisation de l'INCRA.
- Pau de arara:** Littéralement « perchoir à perroquet », camion de marchandises frété par les immigrants pour les transporter, eux, leur famille, leurs biens et, éventuellement leurs animaux.
- Paxiuba:** Palmier, dont le tronc fibreux peut être déroulé en natte, qui servent de murs dans les paillottes des migrants, et dont les palmes fournissent une excellente couverture pour les toits.
- Picada :** Sentier ouvert au sabre d'abattis dans la forêt dense.
- Posseiro :** Occupants de fait de terres publiques ou privées, sur lesquelles ils pratiquent en général l'agriculture de subsistance.
- Prefeito:** Maire, dans les Territoires il n'est pas élu, mais nommé par le gouverneur, lui-même nommé (sur proposition du Ministre de l'Intérieur) par le Président de la République.
- Quadra :** Pâté de maison, îlot. Comme le plan des villes est presque toujours orthogonal, ces pâtés de maisons sont de taille régulière et le nombre de *quadras* sert ordinairement en ville à indiquer les distances.
- Queimar:** Mettre le feu aux broussailles et arbres séchés. Dernière phase du défrichement. L'action de brûler, et l'espace brûlé, s'appellent *queimada*.
- Rapadura:** Cassonade, pâte compacte, fabriquée à partir du jus de la canne à sucre
- Rio :** Fleuve ou rivière
- Salto :** Chute sur un fleuve
- Seringueiro :** Saigneur d'hévéas. Son nom, comme *seringal* (exploitations d'hévéas sauvages) et *seringalista* (son propriétaire), dérivent du nom de *seringueira* donné à l'hévéa, parce que les indiens tiraient du latex, outre des boules et des sacs, des sortes de seringues.
- Serra:** Chaîne de montagnes.
- Tapiri:** Maison traditionnelle amazonienne, sur pilotis, dont le squelette est fait de troncs assemblés par brêlage, et les toits et murs sont faits de *paxiuba* ou de palmes, dont les feuilles sont repliées d'un seul côté de la nervure centrale.
- Varadouro:** Chemin muletier ouvert dans la forêt.



# Références des illustrations

## Liste des cartes

Carte 1 Localisation du Rondônia	9
Carte 2 Les chutes du Madeira	20
Carte 3 Les projets de tracé de la ligne Madeira-Mamoré	24
Carte 4 Évolution de la population du Rondônia 1950-1970	38
Carte 5 La végétation naturelle	42
Carte 6 Types de sols	47
Carte 7 Aptitudes agricoles	49
Carte 8 Relief	50
Carte 9 Hydrographie	53
Carte 10 Coupe géologiques	54
Carte 11 Routes et villes	57
Carte 12 Localisation des scieries	80
Carte 13 Exploitation de la cassitérite	86
Carte 14 Province stanifère de Rondônia	92
Carte 15 La colonisation agricole	98
Carte 16 Le schéma de colonisation et le paysage résultant	101
Carte 17 Origine des colons d'Ouro Preto (pop 1 a 3)	112
Carte 18 Origine des parents des colons d'Ouro Preto	115
Carte 19 Projet Ouro Preto	116
Carte 20 Origine des colons de Gy-Paraná	118
Carte 21 PIC Sidney Girão	120
Carte 22 Schéma de parcelles exemplaires	122
Carte 23 Localisation de la colonie lata	127
Carte 24 La colonie agricole lata	128
Carte 25 Les prétentions des grileiros	134
Carte 26 Gleba Corumbiaria	137
Carte 27 Routes et villes	144
Carte 28 Les principales régions	148
Carte 29 La région de Porto Velho	165
Carte 30 La croissance de Vila de Rondônia	167
Carte 31 Plan de Vila de Rondônia	169
Carte 32 Carte de la région de Vila de Rondonia	177
Carte 33 La région pionnière	182
Carte 34 Commerce du Rondônia avec les autres États	186
Carte 35 L'état du déboisement en 1996	201
Carte 36 Le réseau routier principal en 1974 et 1996	203
Carte 37 Le réseau routier en 1996	204
Carte 38 Linhas de colonisation et réseau routier	205
Carte 39 Évolution de la population et de la maille municipale 1970-2000	208
Carte 40 Évolution de la population 2000-2007	209
Carte 41 Taux de masculinité en 2000	209
Carte 42 Le réseau urbain 1970-2000	213
Carte 43 Population urbaine et taux d'urbanisation en 2000	215
Carte 44 Valeur des cultures temporaires et permanentes	216
Carte 45 Valeur des principales cultures	216
Carte 46 Principaux produits de l'extractivisme en 2008	217
Carte 47 Cheptels	218
Carte 48 Bovins et humains	218
Carte 49 Secteurs d'emploi par État	220

## Liste des graphiques

Graphique 1 Production et consommation mondiale de caoutchouc	30
Graphique 2 Prix mondiaux du caoutchouc	30
Graphique 3 Pyramide des âges en 1970	39

Graphique 4 Diagramme ombro-thermique de Porto Velho	43
Graphique 5 Diagrammes ombro-thermique de Manaus et Cuiabá	44
Graphique 6 Bilan hydrique à Porto Velho	45
Graphique 7 Production de noix du Brésil, de cassitérite et de latex	72
Graphique 8 Production d'étain en Rondônia et au Brésil	85
Graphique 9 Production d'étain dans le monde	85
Graphique 10 Production de cassitérite par firme	91
Graphique 11 Calendrier agricole	94
Graphique 12 Origine des colons par PIC	109
Graphique 13 Croissance des villes de la région pionnière	184
Graphique 14 Le déboisement des États amazoniens	210
Graphique 15 Croissance urbaine 1970-2000	213

## Liste des photographies

Photo 1 Les rapides du Madeira	17
Photo 2 Le fort Principe da Beira	19
Photo 3 Commission d'inspection et travailleurs sur la ligne de chemin de fer Madeira-Mamoré	22
Photo 4 Locomotive « Coronel Church »	23
Photo 5 Porto Velho en 1910, ingénieurs nord-américains à Porto Velho	26
Photo 6 Arbres abattus et rails emportés par les pluies sur la ligne de l'EFMM	28
Photo 7 Palais du gouverneur du Rondônia et Hotel Rondônia	33
Photo 8 La ligne télégraphique du Maréchal Rondon	35
Photo 9 Le 5 ° BEC en action	36
Photo 10 Brûlis récent	46
Photo 11 Alto Guaporé	51
Photo 12 Seringal et seringueiros	75
Photo 13 Les transports au seringal	77
Photo 14 De la hache des paysans à la tronçonneuse des bûcherons	81
Photo 15 Une étape délicate, charger les grumes sur les camions	82
Photo 16 La scierie, le cœur du système	83
Photo 17 Le front d'exploitation des alluvions	88
Photo 18 Prospection en forêt et tri des alluvions	89
Photo 19 Triage des alluvions selon leur densité	90
Photo 20 Palmier paxiuba, pour la couverture des maisons	95
Photo 21 Première installation à l'arrivée des colons sur le lot	100
Photo 22 Le paysage « tigré » de la colonisation	102
Photo 23 Le siège du Projet Ouro Preto	103
Photo 24 Le « centre urbain » de Jarú	104
Photo 25 Réunion de colons dans une gleba d'Ouro Preto	105
Photo 26 École rurale construite par l'INCRA	106
Photo 27 Les colons demandent conseil aux techniciens de l'INCRA	107
Photo 28 L'accès au lot, en saison sèche ....	108
Photo 29 En route pour des démarches auprès de l'administration	114
Photo 30 Un lot de colonisation, déjà bien établi	117
Photo 31 La colonie japonaise	126
Photo 32 Pose de plaques délimitant un lot vendu par la Calama SA	130
Photo 33 Élevage sur brûlis récent	133
Photo 34 Premier signes d'urbanité	146
Photo 35 Guajara-Mirim et son aéroport au cœur de la ville	149
Photo 36 L'origine, la gare de l'EFMM, et le centre de la ville	150
Photo 37 Usine de cassage de noix du Brésil	152
Photo 38 Autour de l'ancienne voie de l'EFMM	153
Photo 39 Costa Marques, vallée du Guaporé-Mamoré	154
Photo 40 Maisons de Costa Marques et leur potager suspendu	155
Photo 41 Porto Velho, la ville et la forêt	156
Photo 42 Témoignages des temps héroïques	157
Photo 43 « Boutique snob » à Porto Velho	159
Photo 44 Le port, au pied des bâtiments de l'EFMM	160

Photo 45 Le centre de Porto Velho	161
Photo 46 L'étendue urbaine	162
Photo 47 La périphérie de Porto Velho	163
Photo 48 Réhabilitation d'un commerce fondé en 1921	166
Photo 49 Le pont sur le Machado, origine de Vila de Rondônia	168
Photo 50 Vila de Rondônia, vue aérienne	170
Photo 51 Vila de Rondônia, centre et périphérie	171
Photo 52 Commerces à Vila de Rondônia	173
Photo 53 Commerces à Vila de Rondônia, détails	174
Photo 54 Services de bord de route à Vila de Rondônia	176
Photo 55 Paysages de la BR 364	178
Photo 56 Le Rondônia aujourd'hui, vu par Google	210
Photo 57 Utilisation du sol en 1990 et 2000	212
Photo 58 Vila de Rondônia aujourd'hui, vue par Google	214
Photo 59 Guajará-Mirim aujourd'hui, vue par Google	214
Photo 60 Jarú aujourd'hui, vue par Google	215
Photo 61 Méandres du Guaporé vus par GoogleEarth	220
Photo 62 Le PIC Sidney Girão aujourd'hui, vu par Google	221
Photo 63 Le fort Príncipe da Beira aujourd'hui, vu par Google	221

## Listes des photographies-exergue

Photo exergue 1 L'auteur sur le terrain, en 1974	5
Photo exergue 2 Locomotives de l'EFMM abandonnée à Santo Antônio	14
Photo exergue 3 Porte du Forte Príncipe da Beira	15
Photo exergue 4 La route BR 364	37
Photo exergue 5 Grume abandonné en forêt : trop gros pour la scie ...	40
Photo exergue 6 Canopée de la forêt intacte	41
Photo exergue 7 Enfants à Costa Marques, vallée du Mamoré-Guaporé	60
Photo exergue 8 Collecte du lait et du cacao au bord de la BR 364	70
Photo exergue 9 Exploitation de la cassitérite	71
Photo exergue 10 Défrichements pour l'implantation de nouvelles parcelles agricoles	93
Photo exergue 11 Boiada en transit sur une route	132
Photo exergue 12 Contrôle au passage du Rio Machado	140
Photo exergue 13 La route, si mauvaise soit-elle...	141
Photo exergue 14 Commerce et chalands	142
Photo exergue 15 Camion sur la BR 364	185
Photo exergue 16 L'avenir du Rondônia	192

## Liste des tableaux

Tableau 1 Données climatiques de Porto Velho	43
Tableau 2 Les compétences administratives	63
Tableau 3 Extractivismes	72
Tableau 4 Coûts de la production de bois (en Cruzeiros)	79
Tableau 5 Prix de vente du bois (en Cruzeiros)	79
Tableau 6 Production de bois et charbon de bois	79
Tableau 7 Production d'étain en Rondônia et au Brésil	84
Tableau 8 Production de cassitérite par groupe minier	90
Tableau 9 Productions agricoles	96
Tableau 10 Projets de colonisation	97
Tableau 11 Origine et provenance des colons Ouro Preto 1 à 3	111
Tableau 12 Origine et provenance des parents des colons d'Ouro Preto	114
Tableau 13 Les grileiros	134
Tableau 14 Croissance de Vila de Rondônia	168
Tableau 15 Origine des produits consommés en Rondônia	186
Tableau 16 Provenance des marchandises et origine des transporteurs	188
Tableau 17 Finances du gouvernement du Territoire	191
Tableau 18 Les principaux cheptels bovins	217



<i>Tableau 19 Rapport global entre hommes et cheptels</i>	219
<i>Tableau 20 Plus forts rapports bovins/humains</i>	219
<i>Tableau 21 Plus grand rapport volailles/humains</i>	219
<i>Tableau 22 Le poids du Rondônia et de São Paulo dans l'économie brésilienne</i>	219

## **Liste des documents**

<i>Document 1 Autorisation d'occupation délivrée par l'INCRA</i>	68
<i>Document 2 Fiche d'identification et classification</i>	110
<i>Document 3 Glebas en licitation</i>	136
<i>Document 4 Croissance de la population 1970-2007</i>	207
<i>Document 5 L'évolution du défrichement dans la region d'Ariquemes: 1975, 1986, 1992, 2010</i>	211